المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي



دكتور

محمد عبد الرحمن الدسوقي

أستاذ القانون الدولي العام المساعد

كلية الحقوق - جامعة حلوان

منشورات الحلبي الحقوقية

المرور البري للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي

المرور البري للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي

دكتور
محمد عبد الرحمن الدسوقي
أستاذ القانون الدولي العام المساعد
كلية الحقوق - جامعة حلوان

منشورات الحلبي الحقوقية

منشورات الحلبي الحقوقية

AL - HALABI

LEGAL - PUBLICATIONS

الطبعة الأولى

2012

ISBN 978-614-401-272-7



منشورات الحلبي الحقوقية

فرع اول: بناية الزين - شارع القنطاري

قرب تلفزيون أخبارية المستقبل

هاتف: 364561 (1-961+)

هاتف خليوي: 640821 - 640544 (3-961+)

فرع ثان: سوديكو سكوير

هاتف: 612632 (1-961+)

فاكس: 612633 (1-961+)

ص.ب. 11/0475 بيروت - لبنان

E - mail elhalabi@terra.net.lb

www.halabi-lp.com

بسم الله الرحمن الرحيم

"ألم تر أن الفلك تجرى فى البحر بنعمت الله ليريكم من ءايته إن فى ذلك لأيات لكل صبار شكور . وإذا غشيهم موج كالظلل دعوا الله مخلصين له الدين فلما نجاهم إلى البر فمنهم مقتصد وما يجحد بآياتنا إلا كل ختار كفور"

(سورة لقمان : الآيتان 31 ــ 32)

صدق الله العظيم

مقدمة

عرفت المادة 29 من إتفاقية 1982 لقانون البحار "السفينة الحربية" بأنها "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التى لها جنسية هذه الدولة ، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر إسمه فى قائمة المناسبة أو فيما يعادلها ، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الإنضباط فى القوات المسلحة النظامية" [1] .

---

[1] ـــ وتجدر الإشارة هنا إلى أنه ، على الرغم من أن كلا من مشروع المواد المتعلق بالنظام القانونى للبحر الإقليمى المعد فى إطار مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى سنة 1930 وإتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لم يتضمنا أى تعريف للسفينة الحربية ، فإن هذا التعريف للسفن الحربية يتميز بإستقرار وثبات كل العناصر التى يتكون منها ، لإنه إستعاد أو إسترجع فى الحقيقة التعريف الذى أخذت به إتفاقية لاهاى السابعة المبرمة فى 18 أكتوبر 1907 الخاصة بتحول السفن التجارية إلى سفن حربية ، الذى يتطابق تقريبا مع التعريف الذى إنطوت عليه المادة 2/8 من إتفاقية جنيف 1958 لأعالى البحار. ومع ذلك ، فإن هذا التعريف لم يكن محل رضا تام ، لأن السفينة الحربية ، فى الواقع ، لا تعرف فقط بصلاحيتها أو أهليتها للقتال ، أوالتجهيز العسكرى أو الطواقم الخاصة ، أو بتخصيصها أو إعدادها للقتال ، أعنى بكل ما يجعلها سفينة تعمل للحرب بلا تبسيط أو إختزال . حيث يجب ألا يقتصر التعريف على شكل السفينة وإنما يجب أن يأخذ فى الإعتبار أغراض السفينة أيضا . وفى ذلك يقول Laurent LUCCHINI على هذا التعريف أن:

« … elle ne donne pas pleine satisfaction . Le navire de guerre n' y est , en effet , aucunement défini par son aptitude à combattre , par l' installation d' armes ou d' équipements particuliers , par son affectation au combat ou à la

وفى الواقع ، إن مسألة النظام القانونى لمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية كانت ، ولا زالت ، واحدة من أكبر المسائل الخلافية والمثيرة للجدل فى قانون البحار [2] . فقد كانت هذه

---

préparation au combat , c' est –à-dire par tout ce qui fait de lui irréductiblement un navire fait pour la guerre . A cet égard , celle avancée par le président des Etats-Unis le 23 mai 1917 prenait davantage en compte la spécificité inhérente au navire de guerre , puisqu' elle ajoutait aux composantes seules retenues par la suite que le bâtiment a « de fait de son armement et de la nature de son personnel les capacités requises pour entreprendre une action offensive contre les navires publics ou privés de l' ennemi » . La jurisprudence s'est montrée , elle aussi , plus explicite . Dans sa sentence du 27 juillet 1956 en l' affaire franco-hellénique des phares , le Tribunal arbitral a insisté sur finalités des bâtiments de guerre en indiquant qu' ils « doivent être susceptibles de participer effectivement , grâce à leur armement , aux opérations militaires » » . Laurent LUCCHINI , Le navire et les navires , dans : Le navire en droit international , Colloque de Toulon , Société Française pour le Droit International , éditions A. pedone , paris , 1992 , p. 16 .

[2] - وفى هذا المعنى يقول CHURCHILL and LOWE أن :

"The question of the right of warships to engage in innocent passage has long been one of the most controversial aspects of the law of the sea" . R. R. CHURCHILL and A. V . LOWE , The law of the sea , third edition , Manchester University Press , 1999 , p. 88 .

ويراجع فى هذا المعنى أيضا : ا. د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولى للبحار ، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، الطبعة الثانية ، 2000 ، دار النهضة العربية ، ص 125 ــ 129 ؛ ا. د. جعفر عبد السلام ، مبادئ القانون الدولى العام ، الطبعة الثانية ، 1986 ، دار النهضة العربية ، ص 614 ــ 615 ؛

المسألة من ضمن المسائل المعقدة والشائكة والصعبة أثناء مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار . فبينما كـانت بعض الدول ترى ــ خلال أعمال هذا المؤتمر ــ أن السـفن الحربية الأجنبـية تتمتع ، على غرار السفن الأخرى ، بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للـدولة الساحلية ، فإن البعض الآخـر كان ينظر إلى هذه السفن على أنها تنطوى على خطـورة ذاتية ، وأن مجرد وجودها فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية يحمل تهديدا كبيرا لهذه الأخيرة [3] ، ومن ثم يجب أن

D . P. O'CONNELL , Innocent passage of warships , Thesaurus acroasium of the Institute of public International law and International Relations of Thessaloniki , vol. 7 , 1977 , p. 409 ;

E. FRANCKX , Innocent passage of warships : recent developments in US-Soviet relations , Marine Policy , vol. 14 , 1990 , n° 6 , p. 484 ;

L. WANG ; P. H. PEARSE , The new legal regime for China's territorial sea , Ocean development and international law , vol. 25 , 1994 , n° 4 , p. 436 ;

Z. KEYUAN , Innocent passage of warships : the Chinese doctrine and practice , Ocean development and international law , vol. 29 , 1998 , n° 3 , p. 195 .

[3] - Bing Bing JIA , The Regime of Straits in the International Law , 1998 , CLARENDON . OXFORD , p. 84 .

وفى الواقع لم يكن الخلاف بشأن مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية بين الدول بعضها البعض أو بين فقهاء القانون الدولى بعضهم البعض فقط ، بل إن نفس الدولة ــ أو نفس الفقيه ــ كانت ترى فى وقت ما عدم تمتع السفن الحربية بالحق فى المرور البرئ ، ثم تعود فى وقت آخر وتقر بهذا الحق لهذه الفئة من السفن . من ذلك على سبيل المثال : الإتحاد السوفيتى الذى كان معارضا بقوة أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار 1958 لحق

تخضع هذه السفن لقيود إتفاقية وتنظيمية كبيرة فيما يتعلق بمرورها مرورا بريئا فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [4] .

السفن الحربية فى المرور البرئ ، ولكنه عاد بعد ذلك وأكد بإعلان مشترك مع الولايات المتحدة الأمريكية فى سنة 1989 على تمتع هذه الفئة من السفن بهذا الحق . يراجع موقف الإتحاد السوفيتى فى :

Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , Portée du régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , BRUYLANT BRUXELLES , 2007 , p. 19 – 20 .

كـذلك ، على الرغم من أن الفقيه Elihu ROOT ، الذى كان مستشارا قانونيا للولايات المتحدة الأمريكية فى قضـية تحكيم مصايد شمال الأطلنطى سنة 1910 ، إحتج بوضوح فى هذه القضية ضد تمتع السفن الحربية الأجنبية بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، حيث قال :

“Warships may not pass without consent into this zone (the territorial sea) , because they threaten . Merchant ships may pass and repass because theydo not threaten » . North Atlantic Coast Fisheries Arbitration , Proceedings , vol. II , p. 2007 .

فإنه ـ Elihu ROOT ـ تراجع عن هذا الرأى فى وقت لاحق وكان "أحد المدافعين بقوة عن حق المرور البرئ للسفن الحربية one of the stoutest defenders of the right of innocent passage for warships" . يراجع فى ذلك :

R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit. , p. 88 .

4 ـ وتجدر الإشارة هنا إلى أن جيدل كان يتفق مع هذا الرأى ، حيث كان يرى أن مرور السفن الحربية فى المياه الإقليمية ليس حقا un droit لها وإنما هو نوع من التسامح une tolérance من جانب الدولة الساحلية . يراجع :

ولذلك ، فقد بذلت وفود بعض الدول قصارى جهدها طوال أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ــ بل وحتى أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار فى جنيف سنة 1958 [5] ــ لإدخال أحكام فى الإتفاقية التى تتمخض عن هذا المؤتمر ، تقيد المرور البرئ لهذه الفئة من السفن فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية بضرورة حصولها على إذن أو ترخيص autorisation بالمرور من هذه الأخيرة أو على الأقل إخطارها المسبق la notification préalable من جانب دولة علم السفينة الحربية الراغبة فى المرور ، وتمنح الدولة الساحلية سلطة تنظيم مرور هذه السفن فى بحرها الإقليمى طبقا لتشريعاتها الوطنية [6] .

G. GIDEL , Le droit international public de la mer , Le tomps de paix Tome III , la mer territoriale et la zone contigue , Paris , Ed. 1981 , p. 284 .

[5] - فيما يتعلق بالمفاوضات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية أثناء أعمال مؤتمر جنيف 1958 ، يراجع :

F. NGANTCHA , The right of innocent passage and evolution of the international law of the sea , pinter publishers , London /New York , 1990 , p. 138 – 142 .

وفيما يتعلق بأعمال لجنة القانون الدولى التى قامت بالتحضير لهذا المؤتمر ، يراجع :

Ibid. , p. 132 – 138 .

6 ــ يراجع : أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، فيما بعد .

وقد كان الخلاف بين الدول بشأن هذا الموضوع أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار خطيرا جدا لدرجة أن مفاوضى الدول أخفقوا حتى فى التوصل إلى إتفاق أو توافــق بالنسبة لكل المسائل المتعلقة بالمناطق البحرية بسبب هذه المشكلة . ولكن فى النهاية نجح رئيس المؤتمر فى أن يقنع المطـــالبين بتقيـــيد المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية بسحب إقتراحهم الخاص بتخويل الدولة الساحلية إمكانية أو سلطة منع المخالفات أو الإنتهاكات لتشريعاتها ولوائحها المتعلقة بالأمن ، مقابل أن يقــرر رئيس المؤتمر فى الإعلان الذى سيصدر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 أن الدول التى صاغت هذا الإقتراح الذى تم سحبه تتمسك بالتأكيد على أن قــرارها بسحب هذا الإقتراح لا يمس بحق الدول الساحلية فى أن تتخذ الإجــراءات الضرورية لحماية مصالحها الأمنية طبقـــا للمادتين 19 و25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار[7] .

وقد أدى هذا الخلاف ، بين الدول البحرية الكبرى التى تطالب بحق المرور البرئ لسفنها الحربية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية والدول الأخرى التى تسعى إلى عدم دخول هذه الفئة من السفن إلى بحرها الإقليمى إلا بإذن منها حماية لأمنها ، إلى عدم إقرار أية قواعد واضحة

---

7 ــ يراجع نص الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 فى :

Troisiéme Conférence , Doc. , vol. XVI , p. 142 .

خاصة بمسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية فى إتفاقية 1982 لقانون البحار [8] .

علاوة على عدم إقرار أية قواعد واضحة خاصة بهذه المسألة بإتفاقية 1982 لقانون البحار ، فإن الإشارة إلى إمكانية تنظيم هذه المسألة من خلال التشريعات الوطنية أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار توضح أن الفهم أو التفسير البسيط لنصوص إتفاقية 1982 لقانون البحار لا يمكن أن يقدم حلا لكل المسائل التى يمكن أن تثار فى إطار العلاقات بين الدول أطراف هذه الإتفاقية بشأن المرور البرئ للسفن الحربية اللأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . وعلى ذلك ، فإن ثمة حالة من الغموض والشك بشأن هذه المسألة لن تمر بدون مخاطر ، إذا أخذنا فى الإعتبار أن الهدف الرئيسى للأمم المتحدة ، المتمثل فى حفظ السلم والأمن الدوليين ، يكون عرضة للخطر بسبب طبيعة هذه السفن الحربية ذاتها . وبالتأكيد ، فإنه خارج إطار إتفاقية 1982 لقانون البحار ، سيتضاعف الشك و الغموض المرتبط بالنظام القانونى للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [9] .

---

[8] ــ كذلك لا توجد فى إتفاقيات جنيف 1958 لقانون البحار أية قواعد تتعلق بهذه المسألة. يراجع:

R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit., p. 88 – 90.

[9] ــ يراجع فى هذا المعنى :

وعلى ذلك ، سنحاول من خلال هذه الدراسة إزالة هذا الشك وجلاء ذلك الغموض الذى يحيط بالنظام القانونى للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وذلك من خلال البحث عن المضمون الموضوعى لهذا النظام ، ولا سيما الجوانب الحساسة المتعلقة بإستخدام القوة ، بإتفاقية 1982 لقانون البحار ، ثم بيان ما إذا كان النظام القانونى الذى يمكن إستخلاصه من أحكام هذه الإتفاقية يمكن أن يطبق على الدول غير الأطراف فيها على أساس أنه يعد قانونا عرفيا ، وأخيرا البحث عن القواعد القانونية التى يمكن أن تطبق على الدول غير الأطراف فى الإتفاقية إذا كان النظام المستخلص من أحكام إتفاقية 1982 لقانون البحار لم يكتسب بعد الطبيعة العرفية .

ولكن حتى نصل إلى هذا الهدف يجب علينا فى البداية أن نتناول بالتفصيل مسألة ما إذا كانت السفن الحربية الأجنبية تتمتع أم لا بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية طبقا لإتفاقية 1982 لقانون البحار ، وما إذا كانت القاعدة التى يتم التوصل إليها طبقا لأحكام هذه الإتفاقية فى هذا الشآن تكتسب طبيعة عرفية أم لا .

Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , op. cit. , p. 11 .

كذلك يجب علينا بعد ذلك أن نوضح مضمون القواعد التى تنطوى عليها إتفاقية 1982 لقانون البحار بشآن الإجراءات أو التدابير الخاصة بنطاق إستخدام القوة ، أعنى : تحديد التصرفات التى يمكن أن تعد غير بريئة من ناحية ، وبيان الردود المحتملة من الدول الساحلية الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار لمواجهة هذه التصرفات ، والإجراءات والتدابير الدفاعية التى تنص عليها أو تتخذها عند الإقتضاء الدول الساحلية غير الأطراف فى هذه الإتفاقية من ناحية ثانية . كما سنحاول بيان ما إذا كان يمكن لدولة العلم أن تمارس المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية بالقوة ، أو إتخاذ إجراءات ما لفرض هذا المرور عندما يرفض .

وفى النهاية ، يبدو من المهم معرفة كيف يمكن تسوية المنازعات التى تنشأ بشآن المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، طبقا للنظام القانونى الخاص بالتسويــة السلمية للمنازعات المنصوص عليه فى الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

وعلى ذلك ، سنتناول موضوع هذا البحث فى أربعة فصول ، نعقبها بخاتمة ، وذلك على النحو التالى :

الفصل الأول ــ الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

الفصل الأول

الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى

الفصل الأول

الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى

تمهيد وتقسيم :

فى سنة 1910 ، رفض Elihu ROOT ، الذى كان مستشارا قانونيا للولايات المتحدة الأمريكية فى تحكيم قضية مصايد شمال الأطلنطى ، بوضوح فى هذه القضية أن تمر السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية بدون رضاها ، لأنها تنطوى على تهديد لهذه الأخيرة [10] ، ولكنه عاد وتراجع عن رأيه بعد ذلك ، وكان من المؤيدين بقوة لحق السفن الحربية فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [11] .

---

[10] ـ فقد قالElihu ROOT فى هذا الصدد أن :

"Warships may not pass without consent into this zone (the territorial sea) , because they threaten . Merchant ships may pass and repass because they do not threaten » . North Atlantic Coast Fisheries Arbitration , Proceedings , vol. II , p. 2007 .

[11] - براجع فى تراجع Elihu ROOT عن رأيه :

كذلك ، على الرغم من أن الإتحاد السوفيتى كان من المعارضين بشدة قبل وأثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى بدون موافقة الدولة الساحلية [12] ، فإنه تراجع عن هذا الموقف ، وأكد بإعلان مشترك مع الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1989 على أنه طبقا للقانون الدولى تتمتع هذه الفئة من السفن بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى [13] .

علاوة على هذا التردد من جانب الفقه والدول بشأن هذه المسألة ، فإن إتفاقية 1982 لقانون البحار لم تتضمن أية قاعدة صريحة بخصوصها

R. R. CHURCHILL & A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit. , p. 88 .

[12] ــ يراجع ، موقف الإتحاد السوفيتى بشأن هذه المسألة أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958 ، فيما بعد .

[13] ــ فقد نصت المادة الثانية من هذا الإعلان على أن :

"All ships , including warships , regardless of cargo , armament or means of propulsion , enjoy the right of innocent passage through the territorial sea in accordance with international law , for which neither prior notification nor authorization is required" .

يراجع النص الكامل لهذا الإعلان فى :

E. FRANCKK , Innocent passage of warships : recent developments in US-Soviet relations , Marine Policy , vol. 14 , 1990 , n° 6 , p. 489 – 490 .

، ولكنها نصت بصفة عامة فى المادة 17 منها على أن "... تتمتع سفن جميع الدول ... بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى" .

الأمر الذى يقتضى ضرورة البحث عن القاعدة الكامنة فى القانون الدولى العرفى من خلال فحص الممارسة الدولية ، وتحديد مضمون القواعد التى تنطوى عليها إتفاقية 1982 لقانون البحار بشأن ما إذا كان المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى يعد حقا لهذه السفن أم أنه رخصه يمكن للدولة الساحلية أن تمنحها لهذه السفن أو تمنعها عنها . وسوف نتناول ذلك فى المبحثين التاليين :

المبحث الأول ــ القانون الدولى العرفى .

المبحث الثانى ــ مضمون إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المبحث الأول

القانون الدولى العرفى

تمهيد وتقسيم :

إن بيان موقف القانون الدولى العرفى بشأن مدى تمتع السفن الحربية الأجنبية بالحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، يقتضى فحص الممارسة الدولية المتعلقة بهذه المسألة . وفى الواقع ، إن فحص هذه الممارسة يقتضى البحث فى : أعمال الجمعيات العلمية ، والمؤتمرات الدولية ، والتشريعات الوطنية ، والممارسة العملية للدول والحلول القضائية فى حالة المنازعات الدولية .

وعلى ذلك ، فإننا سنتناول مضمون القانون العرفى بشأن هذه المسألة ، فى المطالب الخمسة التالية :

المطلب الأول ــ أعمال الجمعيات العلمية .

المطلب الثانى ــ أعمال المؤتمرات الدولية .

المطلب الثالث ــ التشريعات الوطنية .

المطلب الرابع ــ الممارسة العملية فى حالة المنازعات الدولية .

المطلب الأول

أعمال الجمعيات العلمية

على الرغم من أن المادة 5 من مشروع معهد القانون الدولى المقترح سنة 1894 بشأن النظام القانونى للبحر الإقليمى نصت على أن "كل السفن بدون تمييز لها الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى" ، فإن المادة 9 من هذا المشروع تحفظت على السفن الحربية والسفن التى تتشابه معها [14] .

وفى 1924 ، نصت المادتان 8 و 9 من مشروع مجمع القانون الدولى الخاص بتنظيم طرق المواصلات البحرية فى زمن السلم على حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية ، مع الإحتفاظ التام للدولة الساحلية بحقها فى وضع تشريعات وتنظيمات فى هذا الشأن دون أن تصل إلى حد منع هذا المرور [15] .

---

[14] ــ يراجع مشروع مواد معهد القانون الدولى الصادر فى 1894 ، فى :

Annuaire de l' Institut de droit international , 1894 – 1895 , vol. 13 , p. 328 – 331 .

[15] ــ يراجع مشروع مجمع القانون الدولى الصادر فى 1924 ، فى :

Report of the Thirty-Third Conference of the International Law Association , 1924 , p. 268 .

وفى 1928 ، تناول معهد القانون الدولى هذا الموضوع مرة ثانية ، حيث نصت المادة 11 من مشروعه الخاص بتنظيم البحر الإقليمى فى زمن السلم على أن "حرية مرور السفن الحربية يمكن أن تخضع لقواعد خاصة من جانب الدولة الساحلية" [16] ، دون أن توضح هذه المادة أو هذا المشروع ، القواعد التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها فى هذا الشأن .

وإذا كانت مشروعات الجمعيات العلمية السابقة تعطى للدول الساحلية الحق فى أن تتخذ إجراءات كثيرة لتقييد المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، يمكن أن يكون من ضمنها ضرورة حصول هذه السفن على إذن أو ترخيص مسبق من الدولة الساحلية بهذا المرور [17] ، فإن كلا من ، مشروع المعهد الأمريكى للقانون الدولى

وفى سنة 1926 أصدر مجمع القانون الدولى مشروع إتفاقية بشأن الولاية أو الإختصاص البحرى فى زمن السلم ، وكان هذا المشروع يقترب من مشروع 1924 بشأن هذه المسألة . يراجع :

Report of the Thirty-Fourth Conference of the International Law Association , 1926 , p. 101 - 102 .

[16] ــ يراجع هذا المشروع فى :

Annuaire de l' Institut de droit international , 1928 , vol. 34 , p. 755 – 759 .

ويراجع أيضا : ا. د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولى للبحار ... ، مرجع سابق ، ص 125 .

[17] ــ يراجع فى ذلك :

المقترح فى سنة 1926 [18] ، ومشروع مدرسة هارفارد للقانون المقترح فى سنة 1929 [19] ، لم يعترفا أصلا بحق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

FR. NGANTCHA , The Right of Innocent Passage and the Evolution of the international law of the sea , Pinter Publishers , London/New York , 1990 , p. 122 – 124 ;

Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers , op. cit. , p. 22 – 33 .

[18] ـ يراجع مشروع المعهد الأمريكى للقانون الدولى ، فى :

American Journal of International Law , 1926 , Special Number , p. 323 et s .

[19] ـ يراجع مشروع مدرسة هارفارد للقانون ، فى :

American Journal of International Law , 1929 , Special Number , p. 295 .

المطلب الثانى

أعمال المؤتمرات الدولية

على الرغم من فشل مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى المنعقد سنة 1930 ، وعدم توصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار المنعقد فى جنيف سنة 1958 إلى أى نص بشأن مسألة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن دراسة أعمال هذين المؤتمرين يمكن أن تكون مفيدة فى الكشف عن القاعدة التى ينطوى عليها القانون العرفى بالنسبة لهذه المسألة . ولذلك ، سنتناول أعمال هذين المؤتمرين بالبيان والتحليل فى فرعين متتاليين .

الفرع الأول

مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى 1930

منذ البداية ، شهدت أعمال اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى ، التى تمت على أساس تعليقات الدول ، إختلافا كبيرا فيما يتعلق بوجود حق المرور البرئ للسفن الحربية الجنبية فى البحر الإقليمى

للدولة الساحلية [20] . فإذا كان عدد كبير من الدول [21] يعترف بهذا الحق لهذا النوع من السفن ، فإن عددا آخرا من الدول [22] كان يرفض هذا الحق ويشترط لمرور هذه السفن فى البحر الإقليمى أن تحصل على إذن أو ترخيص مسبق بالمرور من الدولة الساحلية [23] .

وفى نهاية مناقشات اللجنة الثانية للمؤتمر ، إقترحت هذه اللجنة مشروع مواد خاص بالبحر الإقليمى مرفق بتقريرها النهائى ، كانت المادة 12 منه تنص على أنه :

"كقاعدة عامة ، لا تمنع الدولة الساحلية السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ولا تتطلب ترخيص أو إخطار مسبق . والدولة الساحلية لها الحق فى تنظيم شروط هذا المرور . والغواصات الحربية عليها إلتزام بالمرور طافية" [24] .

---

[20] - Conférence pour la codification du Droit international , Tome II – Eaux territoriales , doc. C.74. M.39. 1929. V , p. 65 – 75 .

[21] ــ هذه الدول ، هى : إستراليا ، والمملكة المتحدة ، والهند ، وإيطاليا ، والدانمارك ، والسويد ، والنرويج ، وإستونيا ، وبولونيا ، وجنوب أفريقيا ، ونيوزيلاند .

[22] ــ هذه الدول ، هى : بلغاريا ، وليتوانيا ، والولايات المتحدة الأمريكية .

[23] - Doc. C.74.M.39. 1929. V , p. 65 – 75 .

[24] ــ فقد جاء نص المادة 12 من مشروع اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاى على النحو التالى :

وتنص المادة 13 على أنه "فى حالة عدم إمتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية الخاصة بالمرور فى بحرها الإقليمى ، وتجاهلت الطلب الذى يقدم لها للإمتثال لتلك القواعد ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمى" [25] .

وعلى ذلك ، طبقا لأعمال مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى فى 1930 ، يمكن النظر إلى المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية على أنه ليس حقا لهذه السفن ، وإنما هو فقط مجرد ممارسة مسموح بها من جانب الدول الساحلية [26] .

« En règle général , l' Etat riverain n' empêchera pas le passage des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale et n' exigera pas une autorisation ou notification préalable . l' Etat riverain a le droit de régler les conditions de ce passage . Les navires de guerre sous-marins ont l' obligation de passer en surface » . Actes de la Conférence pour la codification du droit international. Séances des commissions. vol. III. Procès-verbaux de la deuxième commission. Eaux territoriales , p. 216 .

25 ـ فقد جاء نص المادة 13 على النحو التالى :

« En cas d' inobservation des règles de l' Etat riverain par le navire de guerre de passage dans la mer territoriale , et faute par ce navire de tenir compte de l' invitation qui lui serait adressée de s' y conformer , la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée par l' Etat riverain » . Ibid. Loc. cit.

26 ـ وفى هذا المعنى ، كان جيدل ـ الذى كتب فى أعقاب هذا المؤتمر ، وبالتحديد فى سنة 1934 ـ يرى أن مرور السفن الحربية الأجنبية فى المياه الإقليمية ليس حقا

الفرع الثانى

مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار 1958

قبل بيان موقف مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذى عقد بجنيف سنة 1958 ، من مسألة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، فإنه يجب بيان موقف لجنة القانون الدولى من هذه المسألة ، لأن هذا المؤتمر بدأ مناقشاته على هذه المسألة إنطلاقا من مشروع لجنة القانون الدولى الذى إقترحته سنة 1956 .

---

un droit لها وإنما هو نوع من التسامح une tolérance من جانب الدولة الساحلية .

يراجع :

Gilbert GIDEL , Le droit international public de la mer , Le temps de paix , Tome III , La mer territoriale et la zone contigüe , Paris , Ed. 1981 , p. 284 .

وفى نفس المعنى يقول BERDUD أن :

« On peut donc estimer que le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale n' était pas considéré à l' époque comme un droit de l' Etat du pavillon , mais plutôt comme une pratique tolérée par les Etats riverains » . esprit du régime contenu dans la Convention » . Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers , op. cit. , p. 23 .

ويراجع فى ذلك أيضا :

Bing Bing JIA , The Regime of Straits in International Law , … , op. cit. , p. 85 .

فقد كانت المادة 26 من أول مشروع مواد إقترحته لجنة القانون الدولى بشأن النظام القانونى للبحر الإقليمى سنة 1954 [27] ، تنص على أنه ، فى الظروف العادية ، تتمتع السفن الحربية بحق المرور البرئ ، وأن هذا الحق لا يخضع لترخيص مسبق من الدولة الساحلية أو توجيه إخطار لها يوضح قصد هذه السفن بالمرور فى مياهها الإقليمية [28] . ولكن ، أثناء التعليق على نص هذه المادة ، طالبت بعض الدول بضرورة حصول السفينة الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية كشرط لممارستها المرور البرئ فى البحر الإقليمى [29] . وبعد مناقشات مطولة أخذت لجنة القانون الدولى برأى هذه الدول ، حيث نصت المادة 24 من مشروعها النهائى سنة 1956 على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن تعلق مرور السفن الحربية فى البحر الإقليمى على ترخيص أو إخطار مسبق . وطبيعيا ، فإنها ــ أى الدولة الساحلية ــ ستوافق على المرور

---

[27] ــ وفى الواقع ، بدأت لجنة القانون الدولى أعمالها بشأن مسألة النظام القانونى للبحر الإقليمى بصفة عامة سنة 1952 . يراجع :

Yearbook of the International Law Commission , 1952 , vol. II , p. 58 .

[28] ــ يراجع :

Yearbook of the International Law Commission , 1954 , vol. II , p. 161 .

[29] ــ يراجع :

Yearbook of the International Law Commission , 1955 , vol. II , p. 43 – 62 .

البرئ ، مع مراعاة الإمتثال لأحكام المادتين 17 و 18" [30] ، من هذا المشروع .

وعلى طول أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار ، كانت المادة 24 من مشروع لجنة القانون الدولى أحد المسائل الأكثر خلافا ، حيث كانت موضوعا لمفاوضات صعبة بين ممثلى الدول فى اللجنة الأولى لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958 [31] . فبينما

---

[30] ـــ فقد جاء نص المادة 24 من المشروع النهائى للجنة القانون الدولى سنة 1956 على النحو :

« L'Etat riverain peut subordonner le passage des navires de guerre dans la mer territoriale à une autorisation ou notification préalable . Normalement , il accordera le passage inoffensif , sous réserve de l' observation des dispositions des articles 17 et 18 » . Annuaire de la Commission du droit international , 1956 , vol. II , p. 276 .

وفى تعليق Churchil و Lowe على هذا الموضوع أوضحا أن :

"The International Law Commission , noting that the laws of many States required previous authorisation or notification , proposed that the Convention should allow such requirements" . R. R. CHURCHILL and A. V. LOWE , The law of the sea , third edition , 1999 , Juris Publishing , Manchester University Press , p. 88 .

[31] - ويعبر Bing Bing JIA عن هذا الخلاف على النحو التالى :

« At the first Committee of UNCLOS 1 , the Polish delegate stated that the coastal State could make the passage of foreign warships subject to prior consent or notice . Spain considered that passage should normally be granted as long as the local laws and regulations were complied with . The Federal Republic of Germany was content with only the requirement of prior notice . The Netherlands opposed any formalities to be attached to the right of passage of warships . Turkey disputed the Netherlands'view on the ground

كان أعضاء حلف شمال الأطلنطى يدافعون بقوة عن حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، فإن دول الكتلة السوفيتية كانت تؤيد مضمون المادة 24 من مشروع لجنة القانون الدولى . وفى النهاية ، تفوقت دول الكتلة السوفيتية فى اللجنة الأولى للمؤتمر ، على الدول الغربية ، وإستمر شرط تطلب الترخيص من الدولة الساحلية و الإخطار المسبق لها فى مشروع المادة 24 [32] .

ولذلك ، فى الدورة العشرين للمؤتمر ، تبنت الدول الغربية موقفا وسطا ، حيث إنتقدت فقط تطلب شرط الترخيص من الدولة الساحلية وليس الإخطار المسبق لها ، ونجحت هذه المرة فى أن تقتصر المادة 24 فقط على ضرورة تطلب إخطار دولة العلم مسبقا للدولة الساحلية بالمرور

---

that it did not mirror the reality that only some State declined prior authorization . The Soviet Union , Mexico , and Saudi Arabia rejected the proposals of the Federal Republic of Germany and the Netherlands . The draft article of the International Law Commission , which required prior authorization or notification for the passage of warships , was thus adopted by the First Committee in an amended from that took into account the immunity of such ships". Bing Bing JIA , The Regime of Straits ... , op. cit. , p. 87 .

[32] - يراجع فى ذلك :

Première Conférence des Nations Unes sur le droit de la mer , Documents officiels , vol. III , Première commission , (mer territoriale et zone contiguë , Publications des Nations Unies , p. 284 .

، دون ضرورة الحصول على ترخيص من هذه الأخيرة بهذا المرور [33] . ولكن الإتحاد السوفيتى إعترض على ذلك ، وطالب بسحب المادة 24 بكاملها ، لأنها بهذه الصياغة تتعارض مع الممارسة الدولية [34] .

وبسبب هذا الوضع ، لم تتضمن إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة أى نصا أو حكما يتعلق بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، سوى المادة 23 ، التى تنص على أنه "فى حالة عدم إمتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية الخاصة بالمرور فى بحرها الإقليمى ، وتجاهلت الطلب الذى يقدم لها للإمتثال لتلك القواعد ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمى" [35] .

---

[33] ــ يراجع فى ذلك :

Ibid. , vol. II , Sessions plénières , p. 77 .

[34] - Ibid. , p. 78 .

[35] ــ جاء نص المدة 23 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، على النحو التالى :

« En cas d' inobservation par un navire de guerre des règles de l' Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale , et faute par ce navire de tenir compte de l' invitation qui lui serait adressée de s' y conformer , l' Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale» . Ibid. p. 152 .

علاوة على ذلك ، أصدرت كل من تشيكوسلوفاكيا والمجر ورومانيا والإتحاد السوفيتى ، عند تصديقها على إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، إعلانات تؤكد على أن مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى يتطلب ترخيصا مسبقا من الدولة الساحلية [36] .

وهذا الوضع قد "حمل الأستاذ سورنسن على القول بأن أغلبية الدول فى مؤتمر 1958 لم تقرر منح السفن الحربية حقا فى المرور البرئ ، وذلك على الرغم من أن نصوص الإتفاقية قد جاءت خالية من نص يتعرض لهذه المسألة ، بعد إسقاط النص الوحيد الذى كان يتعرض لهذه المسألة على نحو مباشر وواضح ، والذى سبق أن أعدته لجنة القانون الدولى" . يراجع : ا. د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولى للبحار ... ، مرجع سابق ، ص 126 .

[36] ـــ يراجع فى هذا الصدد :

R. R. CHURCHILL and A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit. , p. 89 .

المطلب الثالث

التشريعات الوطنية

يبدو من فحص التشريعات الوطنية للدول بشأن مسألة الطبيعة القانونية لمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، أن هذه التشريعات متباينة ، ولم تنص على قاعدة واضحة فى هذا الشأن ، وذلك على النحو التالى .

أولا ـ تنص إحدى وعشرين دولة فى تشريعاتها الوطنية على أن سفن كل الدول لها الحق فى المرور البرئ فى بحارها الإقليمية ، دون أن تستبعد أو تستثنى السفن الحربية الأجنبية من التمتع بهذا الحق [37] . ولكنها

---

[37] ـ يراجع التشريعات الوطنية للدول التالية :

بليز Belize : المادة 12 من قاون الأحكام الاخاصة البحر الإقليمى والمياه الداخلية والمنطقة الإقتصادية لبليز الصادر فى 24 يناير 1992 ' فى :

The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , Office of Legal Affairs , United Nations , New York , 1995 , p. 46 , 50 .

والبرازيل : المادة 3 من القانون رقم 8617 الصادر فى 4 يناير 1993 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية والجرف القارى للبرازيل ، فى : Ibid. , p. 59 ؛ وبلغاريا : المادة 19 من قانون 8 يوليو 1987 الذى ينظم المناطق البحرية لجمهورية بلغاريا ، فى

: Ibid. , p. 63 ؛ وكولومبيا : المادة 2 من القانون 10 لسنة 1978 الصادر فى 25 يوليو 1978 ، فى : Ibid. , p. 89 ؛ وكمورروز Comoros : المادتين 2 و 5 من القانون رقم 82 ــ 005 الصادر فى 6 مايو 1982 ، فى : Ibid. , p. 90 - 91 ؛ وكوستاريكا : المادة 3 من المرسوم رقم 2303 الصادر فى 10 فبراير 1972 ، فى : Ibid. , p. 96 ؛ وجيبوتى : المادة 5 من القانون رقم 78/AN/52 الصادر فى 9 يناير 1979 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والحدود البحرية والصيد ، فى : Ibid. , p. 106 ؛ وغينيا الإستوائية : المادة 6 من القانون رقم 1984/15 الصادر فى 12 نوفمبر 1984 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة لغينيا الإستوائية، فى : Ibid. , p. 119 ؛ وفيجى : المادة 9A من قانون المناطق البحرية لسنة 1977 المعدل بقانون المناطق البحرية فى 1978 ، فى : Ibid. , p. 126 ؛ وفرنسا : المادة الأولى من المرسوم رقم 185/85 الصادر فى 6 فبراير 1985 بشأن مرور السفن الأجنبية خلال المياه الإقليمية الفرنسية ، فى : Ibid. , p. 131 ؛ وجواتيمالا : المادة 2 من المرسوم التشريعى رقم 20 ــ 76 الصادر فى 9 يونيو 1976 المتعلق بعرض البحر الإقليمى وإنشاء المنطقة الإقتصادية الخالصة ، فى : Ibid. , p. 148 ؛ وكريباتى Kiribari : المادة 9 من قانون رقم 7 لسنة 1983 بشأن إعلان المناطق البحرية الصادر فى 16 مايو 1983 ، فى : Ibid. , p. 186 ؛ وجزر المارشال : المادة 11 من قانون المناطق البحرية لسنة 1984 ، فى : Ibid. , p. 211 ؛ وموريتانيا : المادة 5 من 88 ــ120 الصادر فى 31 أغسطس 1988 الذى أنشأ الحدود والنظام القانونى للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى للجمهورية الإسلامية الموريتانية ، فى : Ibid. , p. 213 ؛ والمكسيك : المادة 29 من القانون الفيدرالى الخاص بالبحر الصادر فى 8 يناير 1986 ، فى : Ibid. , p. 221 ؛ والسنغال : المادة 5 من القانون رقم 85 ــ 14 الصادر فى 25 فبراير 1985 لتحديد البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والجرف القارى ، فى : Ibid. , p. 338 ؛ وتيفال : المادة 11 من قانون المناطق البحرية لسنة 1983 ، فى : Ibid. , p. 388 ؛ والولايات المتحدة الأمريكية : إعلان رئيس الولايات المتحدة الأمريكية فى 27 ديسمبر 1988 بشأن البحر الإقليمى ، فى : Ibid. , p. 411 ؛ وأرجواى : المادة 4 من المرسوم التنفيذى رقم (D. 604 /969) الخاص بمد السيادة الوطنية على البحر

مع ذلك تخضع مرور كل السفن بصفة عامة ، والسفن الحربية بصفة خاص[38] ، لقواعد وشروط كثيرة يتم النص عليها فى قانونها الداخلى [39] .

ثانيا ــ ثلاث دول ــ هى الدومينكا [40] ، وأكرانيا [41] ، وتايلاند ــ نصت صراحة فى تشريعاتها الداخلية على أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . وقد كانت

الإقليمى حتى 200 ميل بحرى الصادر فى 3 ديسمبر 1969 ، فى : Ibid. , p. 412 ؛ وفانيتو : المادة 6 من قانون المناطق البحرية رقم 23 لسنة 1981 ، فى : Ibid. , p. 414 .

[38] ــ يراجع فى ذلك ، على سبيل المثال ، قانون بولندا المتعلق بالمناطق البحرية لبولندا الصادر فى 21 مارس 1991 ، حيث تنص المادة المادة 1/5 ، 3 منه على أن :

«1 - Foreign ships shall , subject to the provisions of paragragh 3 , enjoy the right of innocent passage throught the territorial sea of the polish republic .
3 – The Minister of National defence shall , by means of an ordinance , define the passage of warships of foreign States through the polish territorial sea ...” . The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit. , p. 267 .

[39] ــ يراجع فى ذلك : على سبيل المثال : المادة 16 من قانون سان لويس بشأن المناطق البحرية الصادر سنة 1984 ، فى : Ibid. , p. 322 .

[40] ــ يراجع : المادة 10 من قانون البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة ومناطق الصيد لسنة 1981 ، فى : Ibid. , p. 109 .

[41] - يراجع : المادة 13 من النظام القانونى لأكرانيا المتعلق بحدود الدولة الصادر فى 4 نوفمبر 1991 ، فى : Ibid. , p. 392 .

تايلاند أكثر هذه الدول صراحة فى النص على حق السفن الحربية فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، حيث ينص إعلان وزير الشئون الخارجية لتايلاند الخاص بموقف حكومة بلاده من حق المرور البرئ فى البحر الإقليمى على أنه :

"1 ـ طبقا للقواعد الموجودة بوضوح فى القانون الدولى العرفى والممارسة الدولية ، كما هى معترف بها ومدونة بإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 ، فإن سفن كل الدول تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى ...

2 ـ كل السفن الأجنبية ، بما فيها السفن الحربية ، والسفن التجارية ، وسفن الصيد ، يمكن أن تمارس هذه الحقوق والحريات بدون وجوب تقديم إخطار مسبق أو الحصول على ترخيص أو موافقة أو رضا مسبق من الدولة الساحلية المعنية فيما يتعلق بالمرور المقصود .

3 ـ ولذلك ، فإن أى قوانين أو تنظيمات تتجه إلى تقييد الحقوق والحريات المذكورة تكون متعارضة مع قواعد القانون الدولى العرفى ، وتتعارض كذلك مع الإلتزامات المفروضة بالدول المعنية عندما وقعت إتفاقية 1982" [42] .

---

[42] ـ فقد جاء نص إعلان وزير خارجية تايلاند على النحو التالى :

ثالثا ــ عدد كبير من الدول وضع فى تشريعاته الداخلية قيودا على ممارسة السفن الحربية الأجنبية للمرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وهذه القيود تتنوع على النحو التالى .

1 ــ دول تتطلب ترخيصا مسبقا للمرور : يتضح من فحص التشريعات الوطنية للدول ، أن أربعة وعشرين دولة كانت تتطلب حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق من سلطاتها المختصة للمرور البرئ فى بحرها الإقليمى . وهذه الدول هى : الجزائر[43] ، وأنتكيا وباربيدا

« 1 - According to the well-established rules of customary international law and State practice as recognized and codified by the 1982 United Nations Convention on the law of the Sea , ships all States have the right of innocent passage in the territorial sea …

2 – All foreign ships , including warships , merchant ships and fishing vessels , can exercise such rights and freedom without having to give prior notification to , or obtain prior permission , approval or consent from , the coastal State concerned regarding their intended passage .

3 – Therefore , any laws and regulations which tend to restrict the aforesaid rights and freedom are contrary to the rules of customary international law and , moreover , incompatible with the obligations assumed by the States concerned when they signed the 1982 Convention" . Ibid. , p. 371 .

[43] ــ فقد نصت المادة الأولى من المرسوم الجزائرى رقم 72 ــ 194 الصادر فى 5 أكتوبر 1972 لتنظيم مرور السفن الحربية خلال المياه الإقليمة فى وقت السلم على أن :

"Entry and innocent passage of foreign warships in territorial waters … shall be subject to prior authorization by the competent Algerian authorities in accordance with the procedures established by this decree". The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent

وبـــاربادوس ، [45] وبنجلاديش ، [44] Antigua and Barbuda
، [49] وإيران ، [48] Grenada وجرينادا ، [47] والصين ، [46] Barbados

---

Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit , p. 11 .

[44] ــ فقد نصت المادة 2/14 من قانون المناطق البحرية لأنتكيا وباربيدا رقم 18 الصادر فى 17 أغسطس 1982 على أن :

« A foreign ship of war shall not navigate in … territorial sea without prior permission of the competent Authority obtained by the State to which the ship belongs » . Ibid. , p. 22 .

[45] ــ فقد نصت المادة 7/3 و8/جـ من قانون المياه الإقليمية والمناطق البحرية لبنجلاديش الصادر فى 1974 على أن :

« No foreign warship shall pass through the territorial waters except with the previous permission of the Government . The Government may take such steps as may be necessary … to prevent the passage of any foreign warship without previous permission of Government" . Ibid. , p. 38 .

[46] فقد نصت المادة 2/6 من قانون المياه الإقليمية لباربادوس رقم 1977 ــ 26 الصادر فى 1977 على أن :

« A foreign ship of war shall not navigate in territorial sea without prior permission of the competent Authority obtained by the State to which the ship belongs » . Ibid. , p. 41 .

[47] ــ فقد نصت المادة 2/6 من قانون البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة للصين الصادر فى 25 فبراير 1992 على أن :

"To enter the territorial sea of the people's Republic of China , foreign military ships must obtain permission from the Government of the people's Republic of China" . Ibid. , p. 87 .

ويجب التأكيد هنا على أن الصين ثابتة على هذا الموقف منذ زمن بعيد . فقد أقرت إجراءات مؤقتة سنة 1946 لتنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية إلى البحر الإقليمى والموانى الصينية ، كانت تتطلب حصول هذه السفن على ترخيص مسبق للمرور فى البحر الإقليمى للصين. يراجع ذلك فى:

United Nations Legislative Series . Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , 1957 , p. 367 .

وإعلان الصين رقم 28 بشأن البحر الإقليمى الصينى الصادر فى 9 سبتمبر 1958 ، الذى أكدت به على أن المرور البرئ خلال البحر الإقليمى لا ينطبق على السفن الحربية ، وقانون جمهورية الصين الشعبية بشأن سلامة النقل البحرى لسنة 1983 . يراجع :

Elizabeth Van Wie DAVIS , China and the law of the sea convention , Follow the sea , The Edwin Mellen Press , Lewiston / Queenston / Lampeter , 1995 , p. 51 – 52 .

[48] ــ فقد جاءت المادة 2/6 من قانون المياه الإقليمية لجرينادا رقم 17 لسنة 1978 بنفس صيغة المادة 2/6 من قانون المياه الإقليمية لباربادوس . يراجع فى ذلك :

The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit. , p. 144 .

[49] ــ فقد نصت المادة 9 من قانون المناطق البحرية لإيران الصادر فى 1993 على أن :

"Passage of warships ... through the territorial sea is subject to the prior authorization of the relevant authorities of the Islamic Republic of Iran ..." . Ibid. , p. 167 .

والمالديف [50] ، ومالطة [51] ، وميانمار [52] ، وسلطنة عمان [53] ، وباكستان [54] ، ورومانيا [55] ، وسانفنسان وجرينادين vincent and the Grenadines

---

[50] ـ فقد نصت المادة الأولى فقرة 2 من القانون رقم 76/32 الصادر فى 5 ديسمبر 1976 بشأن الملاحة ومرور السفن والطائرات الأجنبية خلال المناطق الهوائية والمياه الإقليمية والمنطقة الإقتصادية لجمهورية المالديف على أن :

"... no foreign warship shall enter the territorial sea of the Republic of Maldives ... without prior consent of the Government of the Republic of Maldives . While navigating in the territorial waters of Maldives foreign warships shall fly their national flag ..." . Ibid. , p. 206 .

[51] ـ فقد نصت المادة 5 الخاصة بسلطات تنظيم مرور السفن خلال المياه الإقليمية من قانون مالطة رقم XXXII لسنة 1971 بشأن المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والمعدل فى 1975 ، و 1978 و 1981 فى فقرتها الثانية على أن :

"In the application of any regulation made under subsection (1) of this section to warships ... their passage through territorial waters may , by any such regulation , be made subject to the prior consent of , or prior notification to , such authority as may be specified therein" . Ibid. , p. 209 .

[52] ـ نصت المادة 9 من قانون 1977 بشأن البحر الإقليمى والمناطق البحرية لميانمار على أن :

"No foreign warship shall pass through the territorial sea without the prior express permission of the Council of Ministers" . Ibid . , p. 230 .

[53] ـ فقد نص إعلان سلطنة عمان رقم 2 أثناء تصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن:

"Innocent passage is guaranteed to warships through Omani territorial waters , subject to prior permission" . Ibid. , p. 255 .

[54] ـ نصت المادة 2/3 من قانون المياه الإقليمية والمناطق البحرية الباكستانى لسنة 1976على أن:

saint [56] ، والصومال [57] ، سيريلانكا [58] ، والسودان [59] ، والسويد [60] ، وسوريا [61] ، والإمارات العربية المتحدة [62] ، اليمن [63] ، والدانمارك[64] ، وسيرليون[65] ، إكوادور [66] .

"foreign warships , including submarines and other underwater vehicles and foreign military aircraft may enter or pass through the territorial waters and the airspace over such waters with the prior permission of the Federal Government" . Ibid. , p. 256 .

55 ـــ فقد نصت المادة21 من القانون الخاص بالنظام القانونى للمياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لرومانيا الصادر فى 7 أغسطس 1990 ، على أن :

"foreign warships , submarines and other submersible vehicles and other Government ships operated for non-commercial purposes may enter the territorial sea , harbours and roadsteads only with prior approval from the Romanian Government , except in cases in which they have suffered damage or are taking refuge from storms . Approval must be requested at least 30 days before the scheduled date of the passage through the territorial sea or the call at harbours or roadsteads , except where otherwise agreed between Romania and the flag State" . Ibid. , p. 290 .

56 ـــ فقد نصت المادة 2/10 من القانون رقم 15 لسنة 1983 الخاص بالمناطق البحرية لسانفنسان وجرينادين على أن :

« A foreign warship shall not navigate in waters of Saint Vincent and the Grenadines without prior permission of the competent Authority obtained by the State to which the ship belongs » . Ibid. , p. 330 .

57 ـــ فقد نصت المادة 10 من القانون الصومالى رقم 37 الصادر فى 10 سبتمبر 1972 بشأن البحر الإقليمى والموانى على أن :

"foreign warships are not allowed to pass through the territorial sea unless they are authorized by the Somali Government" . Ibid. , p. 348 .

[58] ـ فقد نصت المادة 1/3 من قانون المناطق البحرية رقم 22 لسنة 1976 لسيرلانكا على أن :

« Ships of all States shall enjoy the right of innocent passage through the territorial sea ... Provided that no foreign warship shall enter or pass through the territorial sea except with the prior consent of , and subject to such conditions as may be specified by , the minister » . Ibid. , p. 353 .

[59] ـ نصت المادة 3/8 من قانون 1970 بشأن المياه الإقليمية والجرف القارى للسودان على أن:

"The passage of military vessels in the territorial waters shall be subject to previous permission , and the Government may take all necessary action against ships committing any breach ...". Ibid. , p. 358 .

[60] ـ يراجع : نص المادة 2/4 من قانون المياه الإقليمية السويدية الصادر فى 3 يونيو 1966 والمعدل فى 20 ديسمبر 1979 ، فى : Ibid. , p. 363 .

[61] ـ نصت المادة 12 من القانون السورى رقم 37 الصادر فى 16 أغسطس 1981 على أن :

"The passage of military ships in the territorial waters is subject to a previous permission , and the authorities of the Syrian Arab have the right to adopt all the necessary measures against contravening ships...". Ibid., p. 370.

[62] ـ نصت المادة 2/5 من القانون رقم 19 لسنة 1993 بشأن تعريف المناطق البحرية للإمارات العربية المتحدة على أن :

"The access and passage of foreign battleships , including submarines and other naval submerged vessels , across the territorial waters is subject to prior permission from the State's competent authorities " . Ibid. , p. 399 .

[63] ـ نصت المادة 7 من القانون رقم 45 لسنة 1977 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى والمناطق البحرية الأخرى لليمن على أن :

"The entry of foreign warships , including submarines and other underwater vehicles , into and their passage through the territorial sea shall be subject to

وتجدر الإشارة هنا إلى أن بعض هذه الدول ــ الصين ، وإيران ، ورومانيا ، وسانفنسان ، والدانمارك ، وسيشل ، وسيراليون ــ قد أكدت على أنها تتطلب ترخيصا مسبقا لمرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى حتى بعد إتفاقية 1982 لقانون البحار .

---

prior authorization from the competent authorities in the Republic" . Ibid. , p. 420 .

[64] ــ فقد نصت المادة 4/3 من المرسوم الملكى الصادر فى 27 فبراير 1976 لتنظيم دخول السفن الحربية والطائرات العسكرية إلى الإقليم الدانماركى فى زمن السلم ، على أنه :

"For simultaneous passage of the territorial sea of more than three warships of the same nationality advance permission , obtained through diplomatic channels , is required". Ibid. , p. 104 .

ويراجع أيضا : قانون الدانمارك الصادر فى 16 أبريل 1999 الذى ينظم دخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية على الإقليم الدانماركى فى زمن السلم ، على موقع الإنترنت التالى:

http:/www.un.org/Depts/Los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionlist.htm

[65] ــ يراجع : مرسوم سيراليون لسنة 1996 بشأن المناطق البحرية ، على موقع الإنترنت المشار إليه فى الهامش السابق .

[66] ــ تتطلب الإكوادور ترخيص سابق بالنسبة لكل السفن قبل زيارة أو دخول بحرها الإقليمى . يراجع : تنظيم 17 فبراير 1973 الخاص بضمان الترخيص للسفن الأجنبية لزيارة البحر الإقليمى للإكوادور وسواحلها وجزرها لأغراض السياحة والبحث العلمى ، فى :

The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit. , p. 112 – 115 .

2 ــ دول تتطلب إخطارا مسبقا بالمرور : تتطلب تسعة دول إخطارها المسبق من جانب السفينة الحربية الأجنبية التى ترغب فى المرور البرئ عبر بحرها الإقليمى أو الدولة التى ترفع هذه السفينة علمها بنيتها فى المرور قبل دخولها إلى بحرها الإقليمى . وهذه الدول هى : الدانمارك [67] ، وإستونيا [68] ، وغيانا [69] ، والهند [70] ، ومالطة [71] ، وموريشيس [72] ، وكوريا [73] ، وسيشل [74] ، والسويد [75] .

---

[67] - فقد نصت المادة 1/3 من المرسوم الملكى الصادر فى 27 فبراير 1976 لتنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية إلى الإقليم الدانماركى فى زمن السلم ، على أن :

"Foreign warships shall enjoy the right of passage through the territorial sea subject to advance notification being given through diplomatic channels ; Cf. , however , subsection 4 below" . The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit. , p. 104 .

[68] ــ نصت المادة الثانية من قرار حكومة جمهورية إستونيا بشأن ملاحة السفن خلال البحر الإقليمى والمياه الداخلية لجمهورية إستونيا على أن :

"The passage through the territorial sea of a warship , border guard vessels , police , customs , escort , scientific research , hydrographic , training vessels and a ship carrying out other Government tasks has to be communicated through diplomatic channels to the Government of the Estonian Republic not later than 48 hours before passage . In the communication shall be indicated the name of the ship and (or) its registration number , type and other characteristics , the time of beginning and ending and place of the passage" . Ibid. , p. 125 .

[69] ــ نصت المادة 1/6 ، 3 من قانون المناطق البحرية لغيانا رقم 10 لسنة 1977 على أن :

« ... all foreign ships (other than warships including submarines and other underwater vehicles) shall enjoy the right of innocent passage ... foreign warships including submarines and other underwater vehicles may enter or pass through the territorial sea after giving prior notice to the Government of Guyana" . Ibid. , p. 150 .

70 ــ جاءت المادة 2/4 من قانون المياه الإقليمية والجرف القارى والمنطقة الإقتصادية الخالصة للهند الصادر فى 1976 ، بنفس صيغة المادة 3/6 من قانون المناطق البحرية لغيانا ، المشار إليه فى الهامش السابق . يراجع نص المادة 2/3 فى : المرجع السابق ، ص 159 .

71 - يراجع فيما بعد : إعلان مالطة بشأن تفسير إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فيما يتعلق بحق المرور البرئ ، ص 85 ــ 86 ، هامش 134 .

72 ــ يراجع نص المادة 4 من قانون سنة 1977 بشأن المناطق البحرية لموريشيس ، فى :

The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , op. cit. , p. 214 .

73 ــ نصت المادة 1/5 من قانون البحار الإقليمية لكوريا رقم 3037 لسنة 1977 على أن :

«Foreign ships enjoy the right of innocent passage through the territorial seas of the Republic of Korea so long as the passage is not prejudicial to the peace , public order or security of the republic of Korea . When a foreign warships or Government ship for non-commercial purposes intends to pass through the territorial seas , it shall give a prior notice to the authorities concerned in accordance with the the presidential Decree" . Ibid. , p. 282 .

74 ــ يراجع نص المادة 1/4 ــ 2 من القانون رقم 15 لسنة 1977 بشأن المناطق البحرية لسيشل الصادر فى 23 مايو 1977 ، فى : Ibid. , p. 339 .

75 - يراجع : نص المادة 1/4 من قانون المياه الإقليمية السويدية الصادر فى 3 يونيو 1966 والمعدل فى 20 ديسمبر 1979 ، فى : Ibid. , p. 362 .

3 ـ دولة واحدة ، هى ليتوانيا ، تطبق المعاملة بالمثل : فقد وضعت هذه الدولة إلتزاما على السفن الحربية التى ترغب فى المرور البرئ عبر بحرها الإقليمى بطلب ترخيص مسبق منها ، ولكن فقط بالنسبة للدول التى وضعت إلتزاما على السفن الحربية الأجنبية بالحصول على ترخيص مسبق للملاحة السلمية فى بحرها الإقليمى [76] .

وعلى ذلك ، يمكن أن نؤكد بعد فحص التشريعات الوطنية للدول على أنه لا توجد قاعدة عرفية عامة طبقا لهذه التشريعات تقرر للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وإنما يمكن التأكيد على أن المرور البرئ لهذه السفن هو مجرد ممارسة مسموح بها من جانب الدولة الساحلية .

[76] ـ فقد نصت المادة 4/10 من قانون ليتوانيا بشأن حد الدولة فى 25 يونيو 1992 على أن :

« In relation to State which have established a right of permission of peaceful navigation of foreign warships , the right of permission of peaceful navigation for warships of those States in the territorial sea of the Republic of Lithuania shall be established in accordance with a regulatory act of the republic of Lithuania" . Ibid. , p. 201 .

المطلب الرابع

المنازعات الدولية

فى الواقع ، لم تعرض على المحاكم الدولية منازعات دولية تتعلق مباشرة بمسألة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، ولكن يبدو من المفيد بشأن هذه المسألة أن نعرض لحكم محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو بين بريطانيا وألبانيا سنة 1949 . ولكن قبل بيان القاعدة التى إنطوى عليها هذا الحكم ، فإننا نوضح السلوك الفعلى أو العملى للدول فيما يتعلق بالمنازعات التى كانت تنشأ بينها بشأن هذه المسألة . وذلك فى الفرعين التاليين .

الفرع الأول

الممارسة الفعلية أو العملية للدول

يؤكد o'connell أن القوى البحرية الغربية حاولت تجنب المواجهة بأقصى قدر ممكن ، أثناء الحرب الباردة . فمن الملاحظ أنه عندما لم يكن المرور فى البحار الإقليمية للدول التى تتطلب ترخيصا مسبقا ضروريا ، كانت الدول المعنية تتجنب القيام به . وفى المقابل ، عندما كان هذا المرور ضروريا كانت الدول الغربية تنظم المسألة

بالوسائل الدبلوماسية أو بطلب ترخيص مسبق "على مستوى منخفض ، عن طريق الملحق البحرى الذى يتلفن أو يتصل برائد المكتب البحرى المحلى ليقول "آلو ، بالطريق ، سفينة السلطان أو الملك أو صاحب الجلالة H. M. S. هكذا ستمر..." ويعطى التفاصيل" [77] .

وفى المقابل ، عندما كانت السفن الحربية الأجنبية تدخل البحر الإقليمى دون ترخيص من الدول الساحلية أو إخطارها المسبق بالمرور ، فإن الدولة الساحلية كانت تعترض بشدة على ذلك ، وفى بعض الأحيان كان يصل الأمر إلى حد إطلاق قواتها البحرية النار على هذه السفن .

ففى 22 مارس 1985 ، أطلقت بحرية كوريا الجنوبية طلقات إنذار فى إتجاه ثلاثة سفن حربية صينية كانت قد دخلت فى مياهها الإقليمية دون ترخيص مسبق منها وأجبرتها على الفرار . وبعد ذلك إعترضت كوريا الجنوبية بشدة على إنتهاك مياهها الإقليمية وطالبت الصين بالإعتذار [78] ، وقد إعتذرت الصين لكوريا الجنوبية بالفعل عن

---

[77] ــ يراجع فى ذلك ، بالتحديد :

D. P. O'connell , The influence of Law on Sea Power , Manchester University Press , Manchester , 1975 , p. 140 .

ويراجع فى هذا المعنى أيضا :

R. R. CHURCHILL and A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit. , p. 90 .

[78] ــ يراجع فى هذه الواقعة :

ذلك الحدث [79] . وتجدر الإشارة هنا إلى أنه فى هذا الوقت ، لم تكن إتفاقية 1982 لقانون البحار قد دخلت بعد حيز النفاذ ، كما لم تكن إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة مطبقة بين الطرفين ، لأن كلا من الدولتين لم تكن قد صدقت عليها .

كذلك ، عندما دخل طراد أو سفينة كولومبية خليج فنزويلا فى 13 أغسطس 1987 ، تقدمت حكومة كاراكاس بإحتجاج لكولومبيا ، وعرفت فى هذا الإحتجاج المقصود بمياهها الإقليمية [80] . وفى هذا الوقت ، لم تكن إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة مطبقة بين الدولتين أيضا لأن كولومبيا لم تكن قد صدقت عليها . كما لم تكن إتفاقية 1982 لقانون البحار قد دخلت بعد حيز النفاذ .

وفى الواقع ، إن هذه المنازعات لم تنشأ بالمصادفة . فقد وقع عدد كبير من الأحداث بين بحرية الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتى أثناء الحرب الباردة . ففى 13 مارس 1986 ، وحينما كانت إتفاقية 1958 هى القانون الوحيد المطبق بين الدولتين ، دخلت سفينتان

Ch. Rousseau , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXIX , 1985 , p. 756 – 757 .

79 - Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , op. cit. , p. 30 .

80 - Ch. Rousseau , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome XCII , 1988 , P. 117 .

من البحرية الأمريكية ، هما Yorktown and Caron ، المياة الإقليمية السوفيتية بالقرب من شبه جزيرة Crimeé . وعلى الرغم من أن هذا النزاع لم يكن يتعلق بحق المرور بالتحديد in abstracto ، وإنما كان يتعلق أصلا بحق الدولة الساحلية فى إقامة مناطق أمن فى الأماكن التى يمنع فيها المرور ، فإن الإتحاد السوفيتى إعترض بشدة على دخول هاتين السفينتين الأمريكيتين مياهه الإقليمية ، وذلك من خلال مذكرة إحتجاج وجهها وزير خارجيته إلى سفـارة الولايات المتحـدة الأمريكية فى موسكو [81] .

وبعد عامين تقريبا ، وبالتحديد فى 12 فبراير 1988 ، قاومت فرقاطاتان سوفيتيتان نفس السفينتين الحربيتين الأمريكيتين على مسافة 9 و11 ميل بحرى من ساحل شبه جزيرة Crimeé ، وأحدثتا بهما أضرارا طفيفة [82] . وقد أوضح الإتحاد السوفيتى فى إحتجاجه هذه المرة أنه :

---

[81] ـ يراجع فى هذه الواقعة :

Ch. Rousseau , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXX , 1986 , p. 657 – 658 ;

E. FRANCKX , Innocent passage of warships : recent developments in US-Soviet relations , Marine Policy , vol. 14 , 1990 , n° 6 , p. 485 .

[82] ـ يراجع هذه الواقعة فى :

"طبقا للقواعد السوفيتية الموجودة ، فإن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بهذا الحق فى الأماكن التى تقام فيها ممرات بحرية للملاحة الدولية فقط . وشكل ساحل الإتحاد السوفيتى يوجد به طرق بحرية من هذا النوع تمر فى ثلاثة أماكن فقط ، هى : بحر البلطيق ، وبحر Okhotsk ، وبحر اليابان . وفى بحر البلطيق لم يكن قد تم تعين موقع هذه الممرات البحرية . وقد تم إخطار السلطات الرسمية الأمريكية وقائدى السفن الحربية بذلك وهى تعرف هذا الأمر جيدا" [83] .

كذلك ، إعترضت حكومة الإتحاد السوفيتى بشدة على دخول سفينة الإستكشاف الحربية الأمريكية أركانساس Arkansas خليج Avatcha الكائن بكامشاتكا Kamchatka السوفيتية فى 17 و 21 مايو 1987 [84] .

ولذلك ، على الرغم من أن بعض الفقه يرى أن هذه الوقائع والمنازعات لا تمكننا ، نظرا لقلتها ، من بيان حالة القانون العرفى بشأن

Ch. Rousseau , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome XCII , 1988 , p. 705 – 706 .

[83] ــ يراجع فى ذلك :

E. FRANCKX , Innocent passage of warships : recent developments in US-Soviet relations , op. cit. , p. 486.

[84] ــ يراجع فى هذه الواقعة :

Ch. Rousseau , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXXI , 1987 , p. 1341- 1342 .

مسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [85] ، فإننا نخلص من هذه الوقائع والمنازعات إلى أنه لا يوجد قاعدة عرفية عامة فى القانون الدولى العرفى تقر لهذه السفن الحق فى المرور البرئ ، وإنما يجب أن يكون مرور هذه السفن بعد ترخيص من الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها المسبق بنيتها فى هذا المرور . وذلك لسببين :

الأول ــ رغم قلة هذه الوقائع والأحداث ، على فرض صحة ما يزعمه هذا البعض من الفقه ، فإنها كلها تتكر على السفن الحربية الأجنبية

---

[85] ــ وفى ذلك يقول BERDUD أن :

« L'examen des différends liés au passage des navires de guerre étrangers ne permet pas de conclure à l' existence d' une *opinio iuris* ; cela tient essentiellement au fait que , malgré les vives controverses théoriques dont il a été fait état plus haut , les problèmes ont été moins nombreux qu' on aurait pu le craindre ... les indications que l' on pourrait en tirer quant à la connaissance de l' état du droit ... » . Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers ... , op. cit. , p. 29 , 31 .

ويقول Shao JIN أيضا أن :

« cases of confrontation between flag states asserting the right of innocent passage for warships and coastal states requiring previous authorization , notification or other procedures have been relatively rare » . Shao JIN , The question of innocent passage of warships after Unclos III , Marine Policy , 1989 , n° 1 , p. 65 .

أن يكون لها حق فى المرور البرئ دون الحصول على إذن أو ترخيص مسبق من الدولة الساحلية أو دون إخطارها على الأقل بهذا المرور ؛

الثانى ـ لا يجب النظر إلى هذه الوقائع والمنازعات بمعزل عن باقى المصادر التى تسمتد منها القاعدة العرفية ، وإنما يجب الإستنتاج من هذه الوقائع والمنازعات ـ حتى لو كانت قليلة ـ فى ضوء ما تنطوى عليه المصادر الأخرى للقانون الدولى العرفى ـ المتمثلة فى أعمال الجمعيات العلمية ، والمؤتمرات الدولية ، والتشريعات الوطنية للدول ـ التى لا تقر للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى دون الحصول على إذن بالمرور من الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها المسبق بنيتها فى المرور .

الفرع الثانى

حكم محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو 1949

على الرغم من أنه لم تحال إلى محكمة العدل الدولية أية قضية تتعلق مباشرة بمسألة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، فإن حكم المحكمة فى قضية مضيق كورفو سنة 1949 يمكن أن ينطوى على بعض الفائدة فى هذه المسألة . فى هذه القضية دفعت ألبانيا أمام محكمة العدل الدولية بأن مرور بعض السفن الحربية البريطانية يوم 22 أكتوبر 1946 فى مضيق كورفو ، الذى يقع جزئيا فى مياهها الإقليمية ، بدون الحصول على ترخيص مسبق من الحكومة الألبانية قد ألحق الضرر بسيادتها . وللرد على هذا الدفع أوضحت المحكمة أنه :

"من المعترف به عموما ويتفق مع العرف الدولى أن الدول تتمتع ، فى زمن السلم ، بالحق فى مرور سفنها الحربية من خلال المضايق التى تستخدم ، لأغراض الملاحة الدولية ، لوصل جزئين من أعالى البحار ، بدون الحصول على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية ، بشرط أن يكون المرور برئيا . والدولة الساحلية ليس لها الحق فى منع هذا المرور خلال المضايق فى زمن السلم ، ما لم تنص أية إتفاقية دولية على خلاف

ذلك" [86] . وأضافت المحكمة أن "مضيق شمال كورفو يدخل فى طائفة الطرق البحرية ، التى لا يمكن للدولة الساحلية أن تمنع المرور عبرها فى زمن السلم" [87] ، ولذلك لا يمكن أن تقبل المحكمة حجة ألبانيا التى تدفع بأن "الحكومة البريطانية تضر بالسيادة الألبانية ، عندما تمر السفن الحربية بالمضيق ، دون الحصول على ترخيص مسبق من الحكومة الألبانية" [88] .

بيد أن المحكمة لم تبحث المسألة الأكثر عمومية التى تتمثل فى معرفة ما إذا كان للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى زمن السلم من خلال المياه الإقليمية التى لا توجد داخل مضيق [89] .

---

[86] _ فقد قالت المحكمة فى هذا الصدد أنه :

« il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les Etats , en temps de paix , possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerres par des détroits qui servent , aux fins de la navigation internationale , à mettre en communication deux parties de la haute mer , sans obtenir au préalable l' autorisation de l' Etat riverain , pourvu que le passage soit innocent . A moins qu' une convention internationale n' en dispose autrement , un Etat riverain no possède pas le droit d' interdire un tel passage par les détroits en temps de paix » . C. I. J. Recueil , 1949 , p. 28 .

[87] - Ibid. , p. 29 .

[88] - Ibid. , p. 29 – 30 .

[89] - Ibid. , p. 30 .

ويراجع فى ذلك أيضا :

Bing Bing JIA , The Regime of Straits ... , op. cit. , p. 86 .

وفى رأينا ، إن تأكيد المحكمة على حق السفن الحربية فى المرور البرئ عبر المضايق ، المستخدمة لأغراض الملاحة الدولية ، والتى تقع ضمن المياه الإقليمية للدولة الساحلية ، على أساس أن هذه المضايق من الطرق الملاحية الدولية التى لا يجوز منع المرور فيها أو تعليقه على موافقة الدولة الساحلية ، يعنى بمفهوم المخالفة أن المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى المياه الإقليمية بصفة عامة يمكن منعه لأنه يتوقف على موافقة الدولة الساحلية ، ومن ثم فهو ليس حقا لهذه السفن . إذا لو كان للسفن الحربية الأجنبية حق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى بصفة عامة ، لكانت المحكمة أسست قضائها بحق السفن الحربية فى المرور البرئ عبر المضايق التى تقع داخل المياه الإقليمية على أساس حقها فى المرور البرئ عبر البحر الإقليمى بصفة عامة ، دون أن تجهد نفسها فى البحث عن أساس آخر لحق هذه السفن فى المرور عبر المضايق البحرية .

ويبدو أن رأى القاضى Krylov فى هذه القضية ، يؤكد ما إستخلصناه من حكم المحكمة ، فقد قرر فى رأيه المنفرد أن "الممارسة الدولية فى هذا الموضوع ليست موحدة ... ويبدو أن الدولة الساحلية لها الحق فى تنظيم مرور السفن الحربية فى مياهها الإقليمية" [90] . ولا شك أن

---

[90] ـــ فقد قال القاضى Krylov فى رأيه المنفرد أن :

تقييد الدولة الساحلية مرور السفن الحربية الأجنبية فى مياهها الإقليمية بشرط الحصول على ترخيص منها أو إخطارها المسبق بنية هذه السفن فى المرور يعد من مقتضيات ممارسة حقها فى تنظيم هذا المرور . ويبدو أن الرأى المنفرد للقاضى الفاريز Alvarez فى قضية مضيق كورفو يؤكد بوضوح هذا الإستنتاج [91] .

خلاصة عامة عن القانون العرفى : نخلص من فحص كل المصادر التى يمكن أن يستمد منها القانون العرفى ، إلى أنه لا يوجد قاعدة عرفية تقرر للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى

« La pratique des Etats en cette matière est loin d' être uniforme , et on ne peut pas constater à cet égard l'existence d' une coutume internationale … c' est à l' Etat riverain qu' appartient le droit de réglementer le passage des vaisseaux de guerre dans ses eaux territoriales » . Ibid. , p. 74 .

[91] ــ فقد قرر القاضى الفاريز فى رأية المنفرد فى قضية مضيق كورفو أن :

"the passage through the territorial sea of a State , or through straits situated therein , and also through straits of an international character , is not a simple tolerance but is a right possessed by merchant ships belonging to other States … The position is not the same in the case of warships … although they may effect innocent passage through straits forming an international highway between two free seas , in other cases the coastal States are entitled to regulate the passage … but they are not entitled to forbid it" . C. I. J. Recueil , 1949 , p. 46 – 47 .

البحر الإقليمى دون الحصول على ترخيص من الدولة الساحلية أو إخطارها المسبق بنيتها فى المرور [92] .

ولذلك على الرغم من أن Berdud خلص على إستحياء ، بعد أن عرض للمارسة الدولية فى الموضوع ، إلى أن ثمة إتجاها نحو صياغة قاعدة عرفية عامة تعترف بحق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية دون الحصول على ترخيص من هذه الأخيرة أو إخطارها المسبق بالمرور ، فإنه هو نفسه قد أكد على أنه "يحق لكل دولة ، عند الإقتضاء ، أن توضح أو تعلن أنها غير ملتزمة بهذه القاعدة ... وأن الدول غير الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار

---

[92] ـــ وفى هذا المعنى يقول Wang and Pearse أن :

« in this matter there is no « general practice » and hence no customary international law » . L. WANG and P. H. PEARSE , The New Legal Regime for China's Territorial Sea , Ocean development and international law , vol. 25 , 1994 , n° 4 , p. 436 .

بل على العكس إن "الممارسة الدولية تنبئ عن وجود مبدأ يتمثل فى طلب سلطات الدولة الساحلية ترخيصا أو إخطارا سابقا لمرور السفن الحربية فى بحارها الإقليمية" . يراجع فى ذلك : مؤلفنا ، القانون الدولى العام ، الجزء الثانى ، دار النهضة العربية ، 44 ؛ ا. د. محمد مصطفى يونس ، القانون الدولى العام ، الجزء الثانى ، 2000 ، دار النهضة العربية ، ص 24 . ويراجع فى هذا المعنى أيضا :

Z. KEYUAN , Innocent passage for warships : the Chinese doctrine and practice , Ocean development and international law , vol . 29 , 1998 , n° 3 , p. 209 .

التى تتطلب من السفن الحربية الأجنبية الحصول على ترخيص مسبق منها حتى تتمكن من عبور بحرها الإقليمى لا تلتزم من غير شك بهذه القاعدة" [93] .

وهكذا ، لا يمكن القول بوجود قاعدة عرفية تقرر حق السفن الحربية الأجنبية فى المرور البرئ عبر البحر الإقليمى للدولة الساحلية دون الحصول على ترخيص منها أو إخطارها المسبق بالمرور ، طالما أن الدول غير الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار لا تلتزم بهذه القاعدة ، وأنه يحق لأية دولة أن تعلن أنها غير ملتزمة بها [94] .

---

[93] ـــ فبعد أن عرض BERDUD للمارسة الدولية ، خلص إلى القول بأنه :

« il paraît raisonnable d' affirmer que , de plus en plus , les Etats se montrent disposés à reconnaître aux navires de guerre étrangers un droit de passage inoffensif dans leur mer territoriale , et que , par conséquent , une tendance semble se dégager vers la formation d' une norme de nature coutumière à caractère général . Le cas échéant , il appartiendra à chaque Etat de démontrer qu' il n' est pas lié par une telle règle . Néanmoins , il ne saurait faire de doute que les Etat qui ne sont pas parties à la Convention de Montego Bay et qui exigent de la part de navires étrangers une autorisation préalable afin de pouvoir traverser leur mer territoriale ne sont pas tenus par ladite règle » . Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , op. cit. , p. 32 – 33 .

[94] ـــ يراجع فى هذا المعنى : ا. د. حازم محمد عتلم ، أصول القانون الدولى العام ، القسم الأول ، أشخاص القانون الدولى ، مكتبة الآداب ، 32 ميدان الأوبرا ، القاهرة ، ص 221 .

وإذا كان من الممكن القول بوضوح أن الدول غير الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار [95] ، لا تلتزم بحق السفن الحربية الأجنبية فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى دون حصول هذه السفن على ترخيص مسبق منها لعدم وجود قاعدة عرفية فى هذا الشأن ، فإن الوضع يكون معقد جدا بالنسبة للدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار التى تتطلب تشريعاتها الوطنية ضرورة حصول هذه السفن على ترخيص مسبق منها [96] أو إخطارها المسبق بالمرور [97] . بل إن الوضع يبقى مثيرا للجدل حتى بالنسبة للدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار التى لا تتطلب تشريعاتها الوطنية حصول السفن الحربية الأجنبية على هذا الترخيص ، نظرا لأن هذه الإتفاقية ذاتها لم تتضمن أى نص صريح بخصوص هذه المسألة . الأمر الذى يقتضى البحث عن مضمون القاعدة التى تنطوى عليها هذه الإتفاقية .

---

[95] ـ نذكر من هذه الدول : سوريا ، والإمارات العربية المتحدة ، وإيران .

[96] ـ من هذه الدول : الجزائر ، وأنتكيا وباربيدا Antigua and Barbuda ، وبنجلاديش ، وبـــاربادوس Barbados ، والصين ، وجريناداGrenada ، والمالديف ، ومالطة ، وميانمار ، وسلطة عمان ، وباكستان ، ورومانيا ، وسانفنسان وجرينادين saint vincent and the Grenadines، والصومال، سيريلانكا، والسودان ، والسويد ، اليمن ، والدانمارك ، وسيرليون ، إكوادور .

[97] ـ من هذه الدول : الدانمارك ، وإستونيا ، وغيانا ، والهند ، ومالطة ، وموريشيس ، وكوريا ، وسيشل ، والسويد .

المبحث الثانى

مضمون إتفاقية 1982 لقانون البحار

تمهيد وتقسيم :

نظرا لعدم وجود نص صريح بإتفاقية 1982 لقانون البحار بشأن الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن ذلك يقتضى البحث عن مضمون هذه الإتفاقية ، من خلال فحص تطورها التشريعى ــ بشأن المسألة محل البحث ــ خلال أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، والسياق العام لأحكامها ، وإعلانات الدول الأطراف الخاصة بتفسيرها فيما يتعلق بهذه المسألة .

وعلى ذلك ، سوف نتناول هذا الموضوع فى ثلاثة مطالب ، وذلك على النحو التالى .

المطلب الأول ــ أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار .

المطلب الثانى ــ السياق العام لإتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الثالث ــ الإعلانات التفسيرية للدول أطراف إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الأول

أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

فى البداية ، قدمت بعض الدول فى 27 مارس 1973 للجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات [98] مشروع مواد بشأن الملاحة فى البحر الإقليمى والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، كانت المادة 21 منه تنص على ضرورة أن تحصل السفن الحربية الأجنبية على ترخيص أو إذن من الدولة الساحلية بالمرور فى بحرها الإقليمى أو على الأقل تقوم بإخطارها المسبق برغبتها فى المرور [99] .

وعندما بدأ مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار أعماله ، طالب عدد كبير من الدول بضرورة التمييز بين السفن الحربية والسفن غير الحربية فيما يتعلق بحق المرور البرئ [100] . فبينما كانت هذه الدول

---

[98] ــ لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات ، هى اللجنة التى أسندت إليها الجمعية العامة للأمم المتحدة مهمة التحضير لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، الذى بدأ أعماله بدورة كاراكاس 1973 وأنهاها بالتوقيع على إتفاقية 1982 لقانون البحار فى 12 ديسمبر 1982 .

[99] ـ قدمت هذا المشروع كل من أسبانيا ، والمغرب ، وأندونيسيا ، واليمن ، واليونان ، والفلبين ، وقبرص ، وماليزيا . يراجع هذا المشروع فى الوثيقة :

Doc. A/AC. 138/SC. II/L. 18 .

[100] ــ وتجدر الإشارة هنا إلى بعض الدول العربية كان من ضمن هذه الدول . فقد قامت مجموعة من الدول العربية أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بالتمييز بين السفن التجارية

ترى أن السفن غير الحربية تتمتع بحق المرور البرئ دون الحصول على إذن بالمرور من الدولة الساحلية أو تقديم إخطارا مسبقا لها ، فإنها كانت تؤكد على أنه يجب تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية بشرط الحصول على ترخيص من الدولة الساحلية التى ترغب فى المرور عبر بحرها الإقليمى أو على الأقل تقديم إخطارا مسبقا لها بذلك . وفى هذا الصدد ، قدمت بعض الدول مشروع مواد تنص المادة 3/15 منه على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن تتطلب أن يكون مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى بإخطار مسبق لسلطاتها المختصة أو بترخيص منها ، طبقا للوائح السارية فى هذه الدولة" [101] . وقد أيد هذا الإقتراح عدد كبير

والسفن الحربية ، وكان يوافق على إعطاء الأولى حق المرور البرئ دون قيد ، ويطالب الثانية بالإذن المسبق ، كما هو الشأن بالنسبة لليبيا مثلا أو خضوعها لممارسة السيادة الكاملة للدولة الساحلية على مرورها بالمياه الإقليمية كما هو الشأن بالنسبة لموقف الجزائر مثلا . ويقوم موقف اليمن الديمقراطى بالمؤتمر على تمييز بين السفن التجارية وغير التجارية ولا يطلب الإذن المسبق إلا من هذه الأخيرة ، ومن الواضح أن موقف اليمن الديمقراطى هو أكثر تشددا من سابقيه لأنه يخضع للإذن المسبق حتى السفن غير الحربية إذا كانت غير تجارية . يراجع فى ذلك : د. إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية ، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف ، الطبعة الأولى ، 1987 ، ص 179 .

[101] ــ فقد جاءت المادة 3/15 من مشروع المواد الخاص بالملاحة فى البحر الإقليمى والمضايق المستخدمة للملاحة الدولية ــ الذى قدمته كل من المغرب ، واليمن ، وعمان ، وماليزيا ــ على النحو التالى :

من ممثلى الدول الصغيرة وبعض الـدول الأخرى مثل الصين [102] وأسبانيا [103] .

وبينما إعترضت كلا من بريطانيا والولايات المتحدة صراحة على الحكم المقترح فى مشروع المادة 3/15 ، وطالبتا بأن يكون للسفن الحربية

« L ' Etat côtier peut exiger que le passage de navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale soit préalablement notifié à ses autorités compétentes ou autorisé par elles , conformément à la réglementation en vigueur dans ledit Etat » . Troisième conférence , Documents , vol. III , p. 226 , doc. A/Conf. 62/C. 2/L. 16 .

وفى تعليق السيد سليمان ، ممثل عمان ، على هذا المشروع ، قال :

« En vertu du paragraphe 3 de l' article 15 , l' Etat côtier peut exiger que le passage de navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale soit préalablement notifié ou autorisé » . Ibid. , vol. II , p. 151 , para. 12 .

[102] ـ فقد عبر السيد LING ممثل الصين عن موقف بلاده فى هذا اشأن على النحو التالى :

"Le projet d ' articles présenté par l ' Oman stipule que l ' Etat côtier peut exiger que le passage dans sa mer territoriale de navires de guerre étrangers soit préalablement notifié à ses autorités compétentes ou autorisé par elles , conformément aux règlements en vigueur dans cet Etat . La délégation chinoise estime que cette exigence est un droit indéniable d' un Etat souverain et se prononce fermement pour son inclusion dans la convention » . Ibid. , p. 148 , para. 50 .

[103] ـ فقد أكد lacleta y munoz ممثل أسبانيا ، على سبيل المثال ، فى هذا الصدد على أن :

«Le passage des navires de guerre est régi par des normes qui , tout en admettant le droit de passage , protègent l ' Etat côtiers en stipulant que ce passage doit être inoffensif , et en habilitant l ' Etat côtier à exiger que le passage lui soit préalablement notifié , ou autorisé par lui » . Troisiéme conférence , Documents , vol. II , p. 152 , para. 24 .

الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية دون أن يتوقف ذلك على إذن هذه الأخيرة أو حتى إخطارها المسبق بالمرور[104] ، فإن الإتحاد السوفيتى والدول التى تدور فى فلكه ـ الذى ظل لفترات طويلة قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار يعارض بشدة مرور السفن الحربية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية دون رضاها ـ إتخذ موقفا يحتمل التأويل ، ولكنه يقترب أكثر من موقف الولايات المتحدة الأمريكية عن موقف الدول التى قدمت مشروع المادة 3/15 [105] .

وبعد مناقشات مطولة على هذه المسألة داخل اللجنة الثانية للمؤتمر ، إقترحت هذه اللجنة ثلاث صيغ فى وثيقة "الإتجاهات الرئيسية

---

[104] ـ فقد قال Stevenson ممثل الولايات المتحدة الأمريكية ، فى هذا الشأن ، أن :

« … aucune notification ou autorisation de ce genre n' est exigée dans le régime de passage adopté en 1958 pour la mer territoriale . En fait , les propositions précises faites lors de la Conférence de 1958 et prévoyant une notification ou une autorisation de ce genre n ' ont pas été adoptées … La délégation des Etats-Unis ne croit pas opportun d' imposer une telle obligation aux navires de guerre » . Ibid. , p. 150 , para. 66 – 67 .

[105] ـ يراجع موقف الإتحاد السوفيتى من خلال مشروعه بشأن المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، فى :

Ibid. , vol. III , p. 220 , Doc. A/Conf. 62/C. 2/L. 11 .

ويراجع أيضا الإقتراح ، الذى قدمته كل من بلغاريا ، وجمهورية ألمانيا الديمقراطية ، وبولونيا ، والإتحاد السوفينى ، فى :

Ibid. , p. 236 – 238 , A/Conf. 62/C. 2/L. 26 .

"principales tendances" تحت البند 44 الخاص بالسفن الحربية ، كانت الصيغة الثالثة منها تنص على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن تتطلب أن يكون مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى بإخطار مسبق لسلطاتها المختصة أو بترخيص منها ، طبقا للوائح السارية فى هذه الدولة"[106] .

بيد أن هذه الصيغة إختفت بعد ذلك ، ولم تظهر فى النص الموحد للتفاوض ، الذى أعدته اللجنة الثانية للمؤتمر فى 1975 . وهكذا ، لم تصاغ فى هذا النص القاعدة التى تتطلب الترخيص من الدولة الساحلية أو إخطارها المسبق بمررو السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى [107] . ولكن ، فى سنة 1980 ، إقترحت بعض الدول من جديد ضرورة إدخال

---

[106] ــ يراجع الإقتراح 44 من وثيقة الإتجاهات الرئيسية ، حيث جاءت الصيغة الثالثة منه على النحو التالى :

« L ' Etat côtier peut exiger que le passage de navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale soit préalablement notifié à ses autorités compétentes ou autorisé par elles , conformément à la réglementation en vigueur dans ledit Etat ». Troisième conférence , Documents , vol. III , p. 132.

[107] ــ يراجع نص التفاوض الموحد فى :

Ibid. , vol. IV , p. 162 , A/Conf. 62/WP. 8/PART II .

هذه القاعدة فى الإتفاقية التى تتمخض عن المؤتمر [108] ، لأنه من الصعب تكييف مرور السفن الحربية الأجنبية فى المياه الإقليمية بالقرب من سواحل الدول الصغيرة النامية على أنه مرور برئ أيا كانت المبررات ، كما أنه من الصعب أيضا القول أن مرور هذه السفن لا ينطوى على ضرر بالسيادة الوطنية للدول الساحلية الصغيرة [109] .

---

[108] ـ هذه الدول هى : الأرجنتين ، والصين ، والفلبين ، والإكوادور ، ومدغشقر ، وباكستان ، وبيرو . يراجع الوثيقة التالية :

Doc. C. 2/Informal Meeting/58 du 20 mars 1980 .

وفى جلسة 25 أغسطس 1980 ، قال ممثل الصين فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار أن تشريع دولته يحظر مرور السفن الحربية فى البحر الإقليمى أو الطائرات فى المجال الجوى قبل الحصول على إذن بذلك . يراجع : 25 أغسطس 1980 ، فقرة 49 . كما قال ممثل مصر فى نفس الجلسة أيضا أنه : يجب حصول السفن الحربية والسفن التى تعمل بالطاقة النووية أو التى تحمل مواد خطرة على إذن مسبق من الدولة الساحلية قبل مرورها فى بحرها الإقليمى . يراجع : الفقرة 121 . "لأن الأخذ بعكس ذلك سيعرض سيادة الدولة الساحلية وأمنها للخطر" . يراجع :

Troisième Conférence , documents , vol. XIV , p. 32 .

كما قال ممثل فنلندا أن :

« … les Etats côtiers ont le droit de demander notification préalable des navires de guerre et autres navires d' Etat affectés à des fins non commerciales souhaitant exercer leur droit de passage inoffensif , exigence qui n' affecte en rien le droit en question » . Troisième Conférence , documents , vol. XIV , p. 22 .

[109] ـ فقد قال ممثل اليمن فى ذلك :

ومع ذلك ، ظلت الدول الكبرى تطالب بالمساواة بين السفن الحربية وغيرها من السفن الأخرى فيما يتعلق بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، على أساس أن المرور البرئ لكل السفن حق أساسى للدول [110] .

ومع ذلك ، فى أبريل 1982 ، ومع مطلع الدورة الحادية عشر للمؤتمر ، أعيد الأخذ بضرورة تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، طبقا لإقتراح الجابون [111] . ولكن ظلت الدول البحرية الكبرى معترضة على تقييد حق السفن الحربية بشرط الحصول على إذن أو ترخيص بالمرور من الدولة الساحلية .

«Le passage de navires de guerre étrangers et navires a propulsion nucléaire dans les eaux territoriales prés des côtes de petits Etat en développement est un fait qui peut difficilement être qualifié d' inoffensif , quelles que soient les raisons ... De même , il est difficile de dire que ce passage ne porte pas atteinte à la souveraineté nationale des petits Etats côtiers » . Troisième Conférence , documents , vol. XVII , p. 98 .

[110] ـ وفى هذا المعنى يقول ممثل ألمانيا أن :

« ... le passage inoffensif de tous les navires dans la mer territoriale est un droit fondamental des nations » . Ibid. , vol. XIV , 27 .

[111] ـ يجب أن يكتب هنا إقتراح الجابون : يراجع هذا الإقتراح فى :

Troisième conférence , documents , vol. XVI , p. 230 , doc. A/Conf. 62/L. 97.

وبسبب الخلاف بين الدول الساحلية من ناحية والدول البحرية الكبرى من ناحية ثانية بشأن هذا الموضوع أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار أخفق ممثلو الدول فى التوصل إلى توافق بالنسبة لكل المسائل المتعلقة بالمناطق البحرية ، الأمر الذى كان سيؤدى إلى فشل المؤتمر برمته . لولا أن نجح رئيس المؤتمر ، فى النهاية ، فى أن يقنع المطالبين بتقييد المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية بسحب إقتراحهم الخاص بتخويل الدولة الساحلية سلطة منع المخالفات أو الإنتهاكات لتشريعاتها ولوائحها المتعلقة بالأمن ، مقابل أن يتضمن الإعلان الذى سيصدر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 التأكيد على أن قرار هذه الدول بسحب هذا الإقتراح لا يمس بحق الدول الساحلية فى أن تتخذ الإجراءات الضرورية لحماية مصالحها الأمنية طبقا للمادتين 19 و25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار [112] .

وهكذا ، لأغراض عملية ترك مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار مسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى

[112] ــ يراجع نص الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 ، فى :

Troisiéme Conférence , Doc. , vol. XVI , p. 142 .

بدون إجابة واضحة [113] ، وجاءت بالتالى إتفاقية 1982 لقانون البحار خالية من أى نص صريح أو واضح بشآن هذه المسألة [114] .

---

[113] - وفى تبرير ذلك يقول CHURCHILL and LOWE أنه :

"... it is not wholly surprising that UNCLOS III decided to adopt the ambiguous 1958 'solution' and leave the matter open once more . Although the emergence of many new States since 1958 might well have produced a majority in favour of authorisation or notification , there seems to be a general sense that the question is , for all practical purposes , best left without a clear answer" . R. R. CHURCHILL and A. V. LOWE , The law of the sea , op. cit. , p. 90 .

ولمزيد من التفاصيل بشأن هذه المسألة أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار . يراجع :

F. NGANTCHA , The right of innocent passage and the evolution of the international law of the sea ... , op. cit , p. 142 – 147 ;

L. LUCCHINI & M. VOECKEL , Droit de la mer , tome 2 , vol. 2 , Pédone , Paris , 1996 , p. 252 – 256 .

[114] ــ يراجع : ا. د. محمد مصطفى يونس ، القانون الدولى العام ، مرجع سابق ، ص 24 .

المطلب الثانى

السياق العام لإتفاقية 1982 لقانون البحار

أوضحنا آنفا أن ثمة خلاف فى وجهات النظر أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بشأن ما إذا كان يجب على السفن الحربية الأجنبية أن تطلب مسبقا من الدولة الساحلية المرور فى بحرها الإقليمى أو تخطرها على الأقل بنيتها فى المرور . الأمر الذى يعنى أن وجود حق لهذه الفئة من السفن بالمرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية يكون محل نزاع ويقع فيه الخلاف ، ولا يزال هذا الخلاف قائما حتى الآن بسبب خلو إتفاقية 1982 لقانون البحار من أن نص صريح يحسم هذا الخلاف [115] ، ويوضح بجلاء الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

فلم تتضمن إتفاقية 1982 لقانون البحار إلا أربعة مواد بشأن مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . هذه المواد هى : المادة 29 التى تعرف السفن الحربية [116] ، والمادة 30 التى توضح

---

[115] ــ ا. د. صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولى العام ، 2003 ، دار النهضة العربية، ص 508 ــ 512؛ ومؤلفنا ، القانون الدولى العام ، الجزء الثانى، مرجع سابق، ص 44.

[116] ــ سبق الإشارة إلى نص المادة 29 فى مقدمة هذا البحث .

الإجراء الذى يمكن للدولة الساحلية إتخاذه فى حالة "عدم إمتثال السفن الحربية لقوانينها وأنظمتها" [117] ، والمادة 31 التى تقرر "مسئولية دولة العلم عن الضرر الذى تحدثه سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية" [118] ، والمادة 32 التى تنص على "حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" [119] .

ونظرا لعدم وجود نص صريح فى إتفاقية 1982 لقانون البحار يقرر بوضوح الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإنه يجب قراءة نصوص هذه الإتفاقية فى جملتها من أجل البحث عن روحها أو سياقها العام فى هذا الموضوع .

---

[117] ـ تنص المادة 30 على أنه "إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمى وتجاهلت أية طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمى على الفور" .

[118] ـ تنص المادة 31 على أن"تتحمل دولة العلم المسئولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم إمتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمى أو لأحكام هذه الإتفاقية او لغيرها من قواعد القانون الدولى" .

[119] ـ تنص المادة 32 على أنه "ليس فى هذه الإتفاقية (إتفاقية 1982 لقانون البحار) ، عدا الإستثناءات الواردة فى القسم الفرعى (ا) وفى المادتين 30 و 31 ، ما يمس الحصانات التى تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" .

أولا — إن المواد 29 إلى 32 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، التى تتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية تقع فى القسم الفرعى (جـ) من القسم 3 المعنون "المرور البرئ فى البحر الإقليمى" من الجزء الثانى من الإتفاقية المعنون "البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة" . وهذا القسم 3 بدأ بالفرع (ا) ، المعنون "قواعد تنطبق على جميع السفن" ، الذى تنص مادته الأولى ، وهى المادة 17 من الإتفاقية الخاصة بحق المرور البرئ ، على أنه "رهنا بمراعاة هذه الإتفاقية ، تتمتع سفن جميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى" .

وهكذا ، يبدو طبقا لصيغة نص المادة 17 ، أن جميع السفن ، بما فيها السفن الحربية ، تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [120] ، مالم يوجد إتفاق على عكس ذلك فى الإتفاقية . وإذا كان الفرع (جـ) الخاص بالسفن الحربية لم يؤكد وجود هذا الحق لهذا النوع

---

[120] ـــ ومع ذلك ، فإن بعض الفقه يرى "أن كفالة الملاحة ولو البريئة فى حق السفن الحربية إنما لا تظللها البتة أحكام المادة السابعة عشرة من إتفاقية مونتيجوباى ، على الرغم من إنصراف أحكامها إلى الإطلاق الذى ضمنته ذات صياغتها لـــ "حق المرور البرئ" "للسفن الأجنبية" فى تجريد مبهم". يراجع : ا. د. حازم محمد عتلم ، أصول القانون الدولى العام ، القسم الأول ، مرجع سابق ، ص 221 . كما يراجع فى هذا الشأن أيضا : د. محمد سعيد الخطيب ، الوضع القانونى للبحر الإقليمى ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 1975 ، ص 331 .

من السفن فإنه لم ينكره أيضا . كما أنه لا يوجد فى أى موضع آخر من الإتفاقية أى نص يستبعد أو يستثنى السفن الحربية الأجنبية من التمتع بهذا الحق [121] .

ثانيا ـــ إن المادة 19 التى توجد فى القسم الفرعى (ا) أيضا ، وتنص بصفة خاصة على التصرفات التى تشكل مرورا غير بريئا ومن ثم يمكن منعها ، تتضمن أفعالا لا يمكن أن تكون أصلا إلا من عمل السفن

---

[121] ـــ وفى هذا الصدد ، تجدر الإشارة إلى أن المادة 29 من نص التفاوض الموحد الذى أعدته اللجنة الثانية للمؤتمر فى 1975 ، كانت تتضمن فقرة 2 تنص بوضوح على أن القواعد التى ينص عليها فى الفرع الذى يتضمن هذه القواعد التى تطبق على كل السفن تطبق أيضا على السفن الحربية . يراجع :

Troisième Conférence , Doc. , vol. IV , p. 162 , A/Conf. 62/WP. 8/PART. II .

وفيما بعد ، أثناء الدورة الرابعة للمؤتمر ، حذفت هذه الإشارة ، دون بيان الأسباب ، ولم تظهر أيضا مع تعريف السفن الحربية فى نص التفاوض الموحد المراجع . يراجع :

Troisième Conférence , Doc. , vol. V , p. 170 – 171 , A/Conf. 62/WP. 8/REV. 1/PART. II .

وفى هذا التغير أو الإختلاف بين نص التفاوض الموحد ونص التفاوض الموحد المراجع يرى الأستاذ Bon FRANCH أن اللذين صاغوا نص التفاوض إعتبروا أن الإشارة أو النص على حق المرور البرئ للسفن الحربية بصفة خاصة يعد تزيد لا فائدة منه طالما أنه توجد إشارة عامة إلى كل أنواع السفن . يراجع رأى الأستاذ Bon FRANCH فى :

Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , op. cit. , p. 14 , référence 11 .

الحربية ، أعنى : "التهديد بالقوة أو إستعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسى أو بأية صورة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولى المجسدة فى ميثاق الأمم المتحدة" [122] ، و"المناورات والتدريب بالأسلحة من أى نوع" [123] ، و"إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها" [124] ، و"إطلاق أى جهاز عسكرى أو إنزاله أو تحميله" [125] .

وهكذا ، يمكن أن يستشف من روح نص المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار أن السفن الحربية الأجنبية يمكن أن تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية على نفس الإساس الذى تتمتع به السفن الأخرى ، بشرط ألا تقوم بأى فعل من الأفعال أو التصرفات المذكورة فى هذه المادة [126] .

---

[122] ــ المادة 19/ 2 / ا من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[123] ــ المادة 19/ 2 / ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[124] ــ المادة 19/ 2 / هـ من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[125] ــ المادة 19/ 2 / و من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[126] ــ يراجع فى هذا المعنى :

L. LUCCHINI & M. VOECKEL , Droit de la mer , tome 2 , vol. 2 , op. cit., p. 252.

ثالثا ـ إن إتفاقية 1982 لقانون البحار عندما كانت تقصد ، فى أية مسألة ، إقصاء أو إستثناء السفن الحربية من النظام القانونى العام المطبق على كل أنواع السفن ، كانت تفعل ذلك صراحة . وهذا هو ما فعلته المادة 236 من هذه الإتفاقية عندما إستثنت السفن الحربية من الخضوع للنظام القانونى الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها المنصوص عليه فى الجزء الثانى عشر من الإتفاقية [127] . وبمفهوم المخالفة لمنطق الإتفاقية فى هذا الصدد ، يمكن القول أنه طالما أن الإتفاقية لم تستثن السفن الحربية صراحة من النظام العام لحق المرور البرئ ، فإن ذلك يعنى ضمنا أنها لم تقصد أن تفعل ذلك . الأمر الذى يدعم الإعتراف بوجود حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

وعلى ما تقدم ، يبدو أن المنهج أو السياق contexte العام لإتفاقية 1982 لقانون البحار يدعم حق السفن الحربية الأجنبية فى التمتع بالمرور

---

[127] ـ تنص المادة 236 من إتفاقية 1982 لقانون البحار فى هذا الصدد على أنه "لا تنطبق أحكام هذه الإتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التى تملكها أو تشغلها دولة ما ، وتكون مستعملة وقتئذ فقط فى خدمة حكومية غير تجارية . ومع ذلك يجب أن تضمن كل دولة بواسطة إعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانات تشغيل تلك السفن أوالطائرات التى تملكها أوتشغلها ، أن تتصرف هذه السفن أو الطائرات على نحو يتلائم أو يتمشى ، إلى الحد المعقول والعملى ، مع هذه الإتفاقية".

البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، على الرغم من عدم وجود نص فى هذه الإتفاقية يقرر هذا الحق صراحة لهذا النوع من السفن [128] .

ومع ذلك ، يظل هذا الإستنتاج مجرد إستنتاج ضعيف ، يمكن الإعتراض عليه بعدد من الحجج المستمدة أيضا من نصوص الإتفاقية ذاتها . وهذه الحجج هى :

1 ــ إن عدم وجود نص صريح فى إتفاقية 1982 لقانون البحار يقرر حق هذه السفن فى المرور البرئ ، كان نتيجة خلاف شديد بين الدول بشأن هذه المسألة أثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، الأمر الذى لم يمكنها من الإتفاق على هذه المسألة .

2 ــ إن الدولة الساحلية لها فى الأصل السيادة الكاملة على بحرها الإقليمى ، حيث تنص المادة 1/2 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن

---

[128] ــ وفى هذا المعنى يقول BERDUD أن :

« il semblerait que la logique du texte de la Convention étaye quant à elle l' argument selon lequel les navires de guerre possèdent eux aussi un droit de passage inoffensif , malgré le silence de la Convention à cet égard » . Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , op. cit. , p. 15 .

يراجع فى هذا المعنى أيضا :

Daniel VIGNES , Absence de visibilité sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , Espaces et ressources maritimes , 1994 , n° 8 , p. 3 .

"تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البرى ومياهها الداخلية ، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية ، إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمى" [129] . بينما حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى هو مجرد إستثناء على هذا الأصل . وحتى يمكن الخروج على الأصل ، السيادة الكاملة للدولة الساحلية على بحرها الإقليمى ، وتطبيق الإستثناء ، حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، يجب أن يتقرر هذا الإستثناء صراحة وبوضوح ، لأنه فى حالة التعارض بين الأصل والإستثناء ، يرجح الأصل على الإستثناء . وهنا يمكن القول أن سيادة الدولة الساحلية ليست مطلقة ، حيث تنص الفقرة 3 من المادة 2 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "تمارس السيادة على البحر الإقليمى رهنا بمراعاة أحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى الأخرى" . ولكن الرد على ذلك ليس صعبا ، فهذه الإتفاقية لم تتضمن قاعدة صريحة تقرر للسفن الحربية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، كما أنه لا توجد قاعدة عرفية عامة ثابتة فى القانون الدولى العام تقرر هذا الحق ، حتى تراعيها الدولة الساحلية عند ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمى .

---

[129] ـ وتنص الفقرة 2 من هذه المادة على أن "تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوى فوق البحر الإقليمى وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه" .

3 ــ طبقا للماتين 21 و 22 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يكون من حق الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ ، لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحرى وحماية وسائل تيسير الملاحة فى بحرها الإقليمى ، وأن تفرض على السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى إستخدام ممرات بحرية معينة وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التى قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن . وفى الواقع ، حتى تتمكن الدولة الساحلية من تطبيق ذلك فعلا ، فإنه يكون من الضرورى ، أن تقوم السفن الحربية الأجنبية على الأقل ، بإخطار الدولة الساحلية مسبقا بنيتها فى المرور .

4 ــ بينما منحت المادتين 1/25 و30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار الدولة الساحلية الحق فى منع المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، والطلب من السفينة الحربية مغادرة بحرها الإقليمى فورا إذا لم تمتثل لقوانينها ونظمها الداخلية ، فإنها لم تنص فى المقابل على أية تدابير أو إجراءات يمكن لدولة علم السفينة الحربية أو حتى السفينة ذاتها أن تتخذها لفرض مرورها البرئ فى حالة رفضه من قبل الدولة الساحلية . الأمر الذى يعنى فى مفهوم إتفاقية 1982 لقانون البحار أن المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية لا يعد حقا لهذه السفن .

5 ـ يجب على الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار ، طبقا للمادة 300 من هذه الإتفاقية ، أن "تفى بحسن نية بالإلتزامات التى تتحملها بموجب هذه الإتفاقية ، وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها فى هذه الإتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا فى إستعمال الحق" . ونظرا لأن السفن الحربية تنطوى فى ذاتها على خطورة ذاتية لسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها وسلامة الملاحة فى بحرها الإقليمى بصفة عامة ، فإن حسن النية وعدم التعسف فى إستعمال الحق من جانب هذه السفن يقتضى على الأقل ، أن تخطر الدولة الساحلية مسبقا بنيتها فى المرور . هذا إذا كان المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية حقا معترفا به فى هذه الإتفاقية ، فما بالنا إذا كانت هذه الأخيرة لا تنطوى على أى نص صريح يقر هذا الحق لهذا النوع من السفن .

ولذلك ، يبدو من الضرورى الآن بيان كيف فسرت الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار ، أحكام هذه الإتفاقية فيما يتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وذلك من خلال الإعلانات أو التصريحات التى أصدرتها أثناء توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو الإنضمام إليها .

المطلب الثالث

الإعلانات التفسيرية للدول أطراف إتفاقية 1982 لقانون البحار

تنص المادة 310 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أنه "لا تمنع المادة 309 [130] دولة ما من أن تصدر ، عند توقيع هذه الإتفاقية أو التصديق عليها أو الإنضمام إليها ، إعلانات أو بيانات ، أيا كانت صيغتها أو تسميتها ، مستهدفة بذلك ، من بين أمور أخرى ، تحقيق التناسق بين قوانينها وأنظمتها وبين أحكام هذه الإتفاقية ، على ألا ترمى هذه الإعلانات أو البيانات إلى إستبعاد أو تعديل الأثر القانونى لأحكام هذه الإتفاقية عند تطبيقها على تلك الدولة".

ومن بين الدول التى أصدرت إعلانات على إتفاقية 1982 لقانون البحار بموجب المادة 310 [131] ، أصدرت 21 دولة [132] إعلانات تتعلق

---

[130] ـــ فالمادة 309 تنص على أن "لا يجوز إيراد تحفظات على هذه الإتفاقية أو إستثناءات منها مالم تسمح بذلك صراحة مواد أخرى فى هذه الإتفاقية" .

[131] ـــ فيما يتعلق بإعلانات الدول الصادرة على أساس المادة 310 من إتفاقية 1982 . يراجع :

D. VIGNES , Les déclarations faites par les Etats signataire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , sur la base de l' article 310 de cette

بمسألة المرور البرئ للسفن الحربيـة الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . وبينما ثلاثة دول منها ، هى الأرجنتين وفنلندا والسويد ، أعلنت أنها ستستمر فى تطبيق النظام القانونى الحالى أو السارى للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحارها الإقليمية ، لأنه يتفق تماما مع أحكام إتفاقية 1982 لقانون البحار [133] ، دون أن توضح مضمون هذا النظام

Convention , Annuaire Français de Droit International , vol. XXIX , 1983 , p. 715 – 748 .

[132] ـ هذه الدول ، هى : الأرجنتين ، وألمانيا ، والجزائر ، والصين ، والرأس الأخضر ، والسودان ، والسويد ، واليمن ، وإيطاليا ، وبريطانيا ، وبنجلاديش ، ورومانيا ، وساتومى وبرنسيب ، وسلطنة عمان ، وشيلى ، يوغسلافيا (صربيا ومونتينجرو) ، وفنلندا ، وكرواتيا ، ومصر ، ومالطة ، وهولندا . ولكن ، تجدر الإشارة هنا إلى أن كلا من فنلندا والسويد أصدرتا إعلانتهما عند توقيعهما على الإتفاقية ولكنهما لم يؤكداهما عند التصديق عليها . كما أن إيران التى أصدرت إعلانها عند توقيعها على الإتفاقية لم تصبح بعد طرفا فيها .

[133] ـ فقد نص إعلان الأرجنتين ، الذى أصدرته حين التصديق على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على أنه :

« En ce qui concerne les dispositions de la Convention qui traitent du passage inoffensif dans la mer territoriale , le Gouvernement de la République argentine entend continuer à appliquer le régime en vigueur au passage de navires de guerre étrangers dans la mer territoriale argentine , ce régime étant pleinement compatible avec les dispositions de la Convention » . Le droit de la mer , Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l' Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , Bureau des affaires juridiques , Nations Unies , New York , 1997 , p. 21 .

الحالى أو السارى [134] ، فإن إعلانات الدول الأخرى فى هذا الموضوع ، يمكن تصنيفها على النحو التالى :

أولا ــ أعلنت كل من اليمن وسلطنة عمان والجزائر وإيران أن السفن الحربية الأجنبية التى ترغب فى عبور بحرها الإقليمى يجب أن تحصل على إذن أو ترخيص منها بذلك . ومن إعلانات هذه الدول على سبيل المثال ، ينص إعلان اليمن على أن "جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية تطبق التشريع الوطنى السارى الذى يتطلب ترخيص مسبق لدخول أو مرور السفن الحربية الأجنبية أو الغواصات أو السفن التى تسير

كذلك أعلنت فنلندا ، أثناء توقيعها على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، أنه :

« En ce qui concerne les parties de la Convention qui ont trait au passage inoffensif dans la mer territoriale , le Gouvernement finlandais a l' intention de continuer d' appliquer le régime actuellement en vigueur au passage dans la mer territoriale finlandais des navires de guerre étrangers et des autres navires d' Etat utilisés à des fins non commerciales , ce régime étant pleinement compatible avec la Convention » . Ibid. , p. 10 , 82 .

وفى هذا المعنى أيضا ، ينص إعلان السويد ، الذى أصدرته أثناء توقيعها على هذه الإتفاقية ، يراجع نص هذا الإعلان فى :

Ibid. , p. 19 , 84 .

[134] ــ ولكن تجدر الإشارة إلى أن القانون الحالى أو السارى قبل إتفاقية 1982 هو القانون العرفى ، الذى لا ينطوى على أية قاعدة تقر للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ ، كما أوضحنا فيما تقدم .

أو تعمل بالطـــاقة النووية أو التى تحمل مـــواد مشعة" [135] فى بحرها الإقليمى [136] .

---

[135] ـ فقد جاء نص إعلان اليمن أثناء تصديقه على إتفاقية 1982 لقانون البحار على النحو التالى:

« La république démocratique populaire de Yémen applique la législation nationale en vigueur suivant laquelle une autorisation préalable est exigée pour l' entrée ou la passage de navires de guerre étrangers ou de sous-marins , ou de navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances radioactives » . voir : Le droit de la mer , Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer … , op. cit. , p. 51 , 84 .

وفى الواقع ، إن موقف اليمن كان ثابتا فى التأكيد على ضرورة هذا القيد ، حيث جاء إعلان اليمن أثناء التوقيع على الإتفاقية واضحا على النحو التالى :

« … quant aux navires et aéronefs de guerre en général , ou ceux qui utilisent l' énergie nucléaire , il est indispensable qu' ils aient obtenu l' accord préalable de la République arabe du Yémen avant de transiter par ses eaux territoriales , conformément à la norme reconnue du droit international général concernant la souveraineté nationale » . Ibid. , p. 20 .

[136] ــ وفى هذا المعنى نص إعلان سلطنة عمان الصادر أثناء التصديق على الإتفاقية ، على أن :

« Les navires de guerre jouissent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales omanaises sous réserve d' en avoir obtenu l' autorisation préalable » . Ibid. , p. 42 .

كما جاء فى هذا الإتجاه أيضا إعلان الجزائر أثناء تصديقها على الإتفاقية ، حيث نص على أن :

« Le Gouvernement algérien déclare , conformément aux dispositions de la partie II , section 3 , sous-sections A et C de la Convention , que tout passage de navire de guerre dans les eaux territoriales algériennes est soumis à autorisation préalable de quinze (15) jours sauf pour les cas de force majeure prévus par la Convention » . Ibid. , p. 21 , 82 .

ثانيا ــ أعلنت دولة واحدة من الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار ، وهى جمهورية الصين الشعبية ، أن الدولة الساحلية لها الحق فى تقييد مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى بشرط الحصول على ترخيص مسبق منها أو على الإقل إخطارها المسبق بنيتها فى عبور بحرها الإقليمى [137] .

كذلك ، جاء إعلان إيران التى لم تصبح بعد طرفا فى الإتفاقية ، أثناء تصديقها على هذه الأخيرة ، فى نفس السياق ، بل وأكد هذا الإعلان على أن هذا الإتجاه يعبر عن القانون الدولى العرفى ، حيث نص على أنه :

« A la lumière du droit coutumier international , les dispositions de l' article 21 , lues en conjonction avec l' article 19 (sur la signification de l' expression « passage inoffensif ») et l' article 25 (sur les droits de protection de l' Etat côtier) reconnaissent implicitement les droits des Etats côtiers de prendre des mesures pour défendre les intérêts de leur sécurité , notamment en adoptant des lois et règlement concernant , entre autres , les obligations concernant l' octroi d' une autorisation préalable aux navires de guerre désireux d' exercer leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ». Ibid. , p. 12 .

[137] ــ نص إعلان الصين ، الصادر أثناء تصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على أن :

« La République populaire de Chine réaffirme que les dispositions de (ladite Convention) relatives au passage inoffensif dans la mer territoriale ne porteront pas atteinte au droit d' un Etat côtier de demander , conformément à ses lois et règlements , à un Etat étranger qu' il obtienne de l' Etat côtier une autorisation préalable aux fins du passage de ses navires de guerre dans la mer territoriale de l' Etat côtier ou qu' il donne audit Etat côtier notification préalable du passage en question » . Ibid. , p. 25 , 82 .

ثالثا ــ تقر مجموعة أخرى من الدول ــ هى مصر وبنجلاديش وكرواتيا ومالطة ويوغسلافيا ــ بحق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، ولكنها تحتفظ لنفسها بالحق فى تقييد هذا الحق ، سواء عن طريق الإخطار المسبك أو من خلال تحديد عدد السفن المرخص لها بالمرور معا أو فى وقت واحد .

فقد أعلنت مصر عند تصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار أنه ، "طبقا لأحكام هذه الإتفاقية الخاصة بحق الدولة الساحلية فى تنظيم مرور السفن فى البحر الإقليمى ، فإن المرور البرئ فى بحرها الإقليمى يكون مكفول للسفن الحربية على أساس الإخطار المسبق"[138] .

كذلك ينص إعلان يوغسلافيا على أنه : "على أساس الحق التى تعترف به المادة 310 من إتفاقية 1982 لقانون البحار للدول الأطراف ، فإن حكومة يوغسلافيا ترى أنه يجوز للدولة الساحلية أن تطلب ، من خلال تشريعاتها ولوائحها ، أن يكون مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى مشروط بإخطار مسبق ومقيد بعدد معين من السفن التى

---

[138] ــ يراجع نص الإعلان المصرى فى :

Le droit de la mer , Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer … , op. cit. , p. 27 .

يمكن أن تمر معا ، وذلك طبقا للقانون الدولى العرفى وأحكام المـــرور البرئ ـــ المواد 17 إلى 32 ـــ من إتفـــاقية 1982 لقانون البحار" [139] .

---

[139] ـــ فقد جاء نص إعلان يوغسلافيا عند تصديقها على هذه الإتفاقية على النحو التالى :

« Sur la base du droit reconnu aux Etats parties à l' article 310 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie considère qu' un Etat côtier peut , par ses lois et règlements , exiger que le passage de navires de guerre étrangers lui soit préalablement notifié et limiter le nombre de navires pouvant passer simultanément , conformément au droit international coutumier et aux dispositions touchant le droit de passage inoffensif (articles 17 à 32 de la Convention)» . Ibid. , p. 51 , 85 .

كذلك جاء نص إعلان كرواتيا حين إنضمامها إلى إتفاقية 1982 لقانون البحار على النحو التالى :

« La République de Croatie considère que , conformément à l' article 53 de la Convention de Vienne sur le droit des traités du 29 mai 1969 , il n' existe aucune norme péremptoire du droit international général qui interdise à un Etat côtier d' exiger , par ses lois et sa réglementation , des navires étrangers qu' ils notifient leur intention de traverser en passage inoffensif ses eaux territoriales et de limiter le nombre des navires de guerre autorisés à exercer le droit de passage inoffensif en même temps (art. 17 à 32 de laConvention) » . Ibid. , p. 25 , 82 .

وفى هذا الإتجاه أيضا أعلنت مالطة عند تصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن:

« L' exercice du droit de passage inoffensif de navires de guerre à travers la mer territoriale d' autres Etats doit également être perçu comme un droit exercé à des fins pacifiques . Des moyens efficaces et rapides de communication sont facilement accessibles et rendent la notification préalable de l' exercice du droit de passage inoffensif de navires de guerre raisonnable et non incompatible avec la Convention . Cette notification est déjà exigée par certains Etats . Malte se réserve le droit de légiférer sur ce point » . Ibid. , p. 38 , 83 .

رابعا ــ أشارت بعض الدول ــ هى رومانيا والسودان والرأس الأخضر وساتومى وبرنسيب ــ إلى إعلان رئيس المؤتمر الصادر فى 26 أبريل 1982 ، وإعتبرت هذه الدول أن الدولة الساحلية لها الحق ، طبقا لأحكام إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فى أن تتخذ الإجراءات المشار إليها فى إعلان رئيس المؤتمر لحماية أمنها . وفى هذا المعنى ينص إعلان رومانيا ، على سبيل المثال ، على أن "رومانيا تعيد التأكيد على حق الدول الساحلية فى إقرار الإجراءات المشار إليها لحماية مصالحها الأمنية ، ومن بين هذه الإجراءات ، الحق فى إقرار تنظيمات وطنية تتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، والحق فى إقرار هذه الإجراءات يتفق تماما مع المادتين 19 و 25 من الإتفاقية ، كما أنه محدد أيضا بوضوح فى إعلان رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، الصادر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982" [140] .

---

[140] ــ فقد جاء نص إعلان رومانيا أثناء تصديقها على الإتفاقية على النحو التالى :

« La République socialiste de Roumanie réaffirme le droit des Etats côtiers d' adopter des mesures visant à protéger leurs intérêts de sécurité , y compris le droit d , adopter des réglementations nationales concernant le passage des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale . Le droit d' adopter de telles mesures est en pleine conformité avec les articles 19 et 25 de la Convention , comme il est également précisé dans la Déclaration du président de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer , faite en séance plénière de la Conférence , le 16 avril 1982 » . Ibid. , p. 45 , 84 .

كما أعلنت السودان أثناء توقيعها على إتفاقية 1982 لقانون البحار أن :

خامسا ـ أصدرت أربعة دول ـ هى ألمانيا وإيطاليا وهولندا وبريطانيا ـ إعلانات توضح أن إتفاقية 1982 لقانون البحار لا تخول الدول الساحلية الحق فى تعليق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية على

«(Le Gouvernement soudanise) tient à réaffirmer (la déclaration faite par le président de la Conférence en séance plénière) le 26 avril 1982 à propos de l' article 21 relatif aux lois et règlements de l' Etat côtier relatif au passage inoffensif , à savoir que le retrait de l' amendement qui a été présenté à l' époque par un certain nombre d' Etats ne préjugeait pas du droit des Etats côtiers de prendre toutes les mesures nécessaires , notamment en vue de protéger leur sécurité , conformément à l' article 19 relatif à la signification de l' expression « passage inoffensif » et à l' article 25 relatif aux droits de protection de l' Etat côtier » . Ibid. , p. 18 – 19 , 84 .

كذلك أعلنت دولة الرأس الأخضر حين توقيعها وتصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار أنه :

« Aux termes de la présente Convention , les Etats côtiers on le droit de prendre des mesures visant à sauvegarder leur sécurité , et notamment le droit d' adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif de navires de guerre étrangers dans leur territoriale ou leurs eaux archipélagiques . Ce droit est pleinement conforme aux articles 19 et 25 de la Convention , comme il est clairement précisé dans la déclaration faite par le président de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer lors de la séance plénière de la conférence , le 26 avril 1982 » . Ibid. , p. 6 , 82 .

وفى هذا الإتجاه أيضا ، أعلنت دولة ساتومى وبرنسيب ، حين توقيعها على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، أن :

« Le Gouvernement de la République démocratique de Sao Tomé-et-Principe se réserve le droi d' adopter les lois et règlements relatifs au passage inoffensif de navires de guerre étrangers dans sa mer territoriale ou ses eaux archipélagiques , ainsi que de prendre toutes autres mesures visant à sauvegarder sa sécurité » . Ibid. , p. 17 , 84 .

موافقتها أو إخطارها المسبق بالمرور فى بحارها الإقليمية . فقد نص إعلان ألمانيا على أن "الحق فى مد البحر الإقليمى حتى 12 ميل بحرى زاد بشكل واضح من أهمية حق المرور البرئ لعبور البحر الإقليمى بالنسبة لكل السفن ، بما فيها السفن الحربية ، والسفن التجارية ، وسفن الصيد ، لأنه حق أساسى لجماعة الدول . ولا يمكن النظر إلى أحكام هذه الإتفاقية ، التى تعكس القانون الدولى الموجود ، على أنها تجيز للدولة الساحلية تعليق المرور البرئ لأية فئة خاصة من السفن الأجنبية على ترخيص أو إخطار مسبق" [141] . وفى هذا المعنى أيضا ينص إعلان هولندا على أن "الإتفاقية تجيز المرور البرئ فى البحر الإقليمى بدون ترخيص أو إخطار مسبق ، لكل السفن ، بما فيها السفن الحربية الأجنبية ، والسفن التى تسير بالطاقة النووية ، والسفن التى تنقل مواد مشعة أو

---

[141] ــ فقد جاء نص إعلان ألمانيا ، الذى أصدرته حين إنضمامها إلى إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على النحو التالى :

« Le droit d' étendre jusqu' à 12 milles marins la largeur de la mer territoriale accroitra sensiblement l'importance du droit de passage inoffensif à travers la mer territoriale pour tous les navires de guerre , les navires marchands et les navires de pêche ; il s'agit là d' un droit fondamental de la communauté des nations . Aucune des dispositions de la Convention , dans la mesure où elles reflètent le droit international existant , ne peut être considérée comme autorisant l' Etat côtier à subordonner le passage inoffensif de toute catégorie particulière de navires étrangers à l' autorisation ou à la notification préalable » . Ibid. , p. 30 - 31 , 83 .

خطرة ، طالما أنها تتخذ الإجراءات الخاصة بالحيطة والحذر المنصوص عليها بالاتفاقات الدولية المعنية" [142] .

سادسا – احتفظت دولة واحدة ، وهى شيلى ، لنفسها بالحق فى إتخاذ وتطبيق إجراءات تقيد من حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ضد الدول التى أقرت فى تشريعاتها الداخلية قيودا من نفس النوع على مرور هذه الفئة من السفن فى بحارها الإقليمية .

---

[142] – نص إعلان هولندا ، الذى أصدرته حين تصديقها على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على أن:

« La Convention autorise le passage inoffensif dans la mer territoriale , sans autorisation ou notification préalable , de tous les navires , y copris des navires de guerre étrangers , des navires à propulsion nucléaire et les navires transportant des déchets radioactifs ou dangereux , sous réserve qu' ils prennent les mesures spéciales de précaution prévues par les accords internationaux les concernant » . Ibid. , p. 39 , 83 .

وفى هذا المعنى ، نص إعلان إيطاليا حين توقيعها على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على أن :

«Aucune des dispositions de la Convention , qui correspond sur ce point au droit international coutumier , ne peut être considérée comme habilitant l' Etat côtier à subordonner le passage inoffensif de catégories particulières de navires étrangers à un consentement ou à la notification préalable » . Ibid. , p. 13 , 83 .

وأكدت إيطاليا ما جاء بهذا الإعلان ، ولكن بصيغة مختلفة ، أثناء تصديقها على الإتفاقية . يراجع:

Ibid. , p. 35 .

ومن هذه الإعلانات ، يمكن أن نستخلص ، بشأن مسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، بعض النتائج ، التى تتمثل فيما يلى :

1 ـ يوجد ثلاث دول أعلنت أنها ستستمر فى تطبيق النظام القانونى الحالى أو السارى بشأن مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، لأنها يتفق تماما مع أحكام إتفاقية 1982 فى هذا الشأن [143] ، دون أن توضح مضمون هذا النظام القانونى الحالى أو السارى . ولكن يمكننا التأكيد ـ بعد بحث القانون العرفى ـ على أنه طبقا للقانون الحالى أو السارى لا يوجد قاعدة عرفية عامة ، تقرر للسفن الحربية الأجنبية حق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

2 ـ إن الدول التى قصدت تقييد المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية على ترخيص أو إخطار مسبق ليست كثيرة . فعلاوة على أن الدول الأطراف فى الإتفاقية التى أصدرت إعلانات تتعلق بمسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية هى 21 دولة فقط ، فلم تتطلب سوى 13 دولة منها فقط تقييد المرور البرئ لهذه الفئة

---

[143] ـ هذه الدول الثلاثة ، هى : الأرجنتين ، وفنلندا ، والسويد .

من السفن فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [144] . علاوة على أن إعلانات بعض هذه الدول التى تشترط لمرور هذه السفن الترخيص أو الإخطار المسبق ، إستخدمت تعبير "حق المرور البرئ droit de passage inoffensif"[145] ولم تستخدم تعبير "المرور" أو أى تعبير آخر.

3 ـ لم تتطلب سوى خمس دول فقط [146] من الدول التى قصدت تقييد حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية حصول هذه الفئة من السفن على ترخيص من الدولة الساحلية بالمرور فى بحرها الإقليمى .

4 ـ معظم الدول التى قصدت تقييد حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية تؤكد على أنها تتطلب فقط الإخطار المسبق للدولة الساحلية أو تحديد عدد السفن التى يرخص لها بالمرور فى وقت واحد . ويبدو أن هذه القيود لا تتعارض مع روح النظام القانونى المتضمن فى إتفاقية 1982 لقانون البحار [147] .

---

[144] ـ هذه الدول هى : اليمن ، وسلطنة عمان ، والجزائر ، والصين ، وبنجلاديش ، وكرواتيا ، ومصر ، ومالطة ، ويوغسلافيا ، والرأس الأخضر ، ورومانيا ، والسودان ، وساتومى وبرنسيب . علاوة على إيران التى لم تصبح طرفا بعد فى إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[145] ـ يراجع على سبيل المثال : إعلانات كل من سلطنة عمان ، ومالطة ، وكرواتيا ، وإيران .

[146] ـ هذه الدول الخمس ، هى : اليمن ، وسلطنة عمان ، والجزائر ، والصين ، وإيران .

[147] ـ يراجع فى هذا المعنى :

5 ـــ حتى لو كانت إتفاقية 1982 لقانون البحار تقر ضمنا قاعدة حق السفن الحربية الأجنبية بالمرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن هذه القاعدة لا تعكس القانون العرفى ، كما أنها لم تكتسب بعد طبيعة العرف [148] .

L. LUCCHINI & M. VOECKEL , Droit de la mer , tome 2 , vol. 2 , op. cit., p. 256.

فى هذا المعنى أيضا يقول BERDUD أن :

« parmi les Etats qui entendent effectivement imposer certaines limitations à l' exercice du passage inoffensif , un groupe important se contente d' exiger seulement une notification préalable ou de prévoir la possibilité de fixer une limite au nombre des navires autorisés à passer simultanément , exigences qui ne sauraient être vues comme se heurtant ouvertement à l' esprit du régime contenu dans la Convention » . Carlos ESPALIU BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers , op. cit. , p. 18 – 19 .

كذلك يرى الدكتور أحمد أبو الوفا أنه "بالنظر إلى طبيعتها (أى طبيعة السفن الحربية) والأشخاص المتواجدين على متنها ، من الأفضل إشتراط إن لم يكن حصول السفينة الحربية على إذن بالمرور ، فعلى الأقل أن تقوم بإخطار الدولة الساحلية قبل مرورها بوقت كاف ومعقول" . د. أحمد أبو الوفا ، القانون الدولى للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982 ، 1426 ـــ 2006 ، دار النهضة العربية ، ص 217 .

148 ـــ يراجع ، فى هذا المعنى :

L. WANG & P. H. PEARSE , The new legal regime for China's territorial sea , op. cit. , p. 431 – 442 ;

Z. KEYUAN , Innocent passage for warships : the Chinese doctrine and practice , Ocean development and international law , vol. 29 , 1988 , n° 3 , p. 195 -223 .

الفصل الثانى

التصرفات غير البريئة للسفن الحربية الأجنبية

الفصل الثانى

التصرفات غير البريئة للسفن الحربية الأجنبية

تمهيد وتقسيم :

بغض النظر عن طبيعة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، أى سواء كان مرور هذه السفن حقا لها أم أنه رخصة تتوقف ممارستها له على إذن من الدولة الساحلية أو إخطارها مسبقا برغبتها فى المرور ، فإن مرور هذه السفن فى جميع الحالات يجب أن يكون برئيا . ومن ثم ، يجب أن تمتنع السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها فى البحر الإقليمى [149] للدولة الساحلية عن القيام بأى تصرف من شأنه أن يجعل مرورها غير برئيا .

---

[149] ــ وهنا تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن المادة 3 من إتفاقية 1982 لقانون البحار قد نصت على أن عرض البحر الإقليمى هو 12 ميل بحرى تقاس من خطوط الأساس التى يتم رسمها على ساحل الدولة وفقا لهذه الإتفاقية ، فإنه يمكن أن يثير عرض البحر الإقليمى ، فى بعض الحالات ، صعوبهة فى تحديده . فعلى سبيل المثال ، يمكن تدعى بعض الدول من خلال تشريعاتها الداخليه ببحر إقليمى أوسع مما نصت عليه إتفاقية 1982 لقانون البحار ثم يدمج فى المستقبل فى

القانون الدولى العام ، فقد أقرت 4 دول إفريقية تشريعات تحدد عرض بحرها الإقليمى بمائتى ميل بحرى ، هى : بنين ، المرسوم رقم 76 ـ 92 لسنة 1976 الذى نص على أن يكون عرض البحر الإقليمى لجمهورية بنين 200 ميل ، فى :

Le droit de la mer : Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , Bureau des affaires juridiques , Nations Unies , New York , 1996 , p. 68 .

والكونغو ، القانون رقم 77/049 فى 20 ديسمبر 1977 المعدل للمادة 2 من القانون رقم 71/26 الصادر فى 18 أكتوبر 1971 ، فى : Ibid. , p. 105 . وليبيرها ، تشريع 16 فبراير 1977 الذى أقر مرسوم رئيس ليبيريا الصادر فى 24 ديسمبر 1976 ، فى : Ibid. , p. 235 . والصومال ، القانون رقم 37 فى 10 سبتمبر 1972 الخاص بالبحر الإقليمى والموانى ، فى : Ibid. , p. 388 . بينما أقرت توجو 30 ميل بحرى كعرض لبحرها الإقليمى القانون رقم 24 فى 16 أغسطس 1977 بشأن تحديد المياه الإقليمية وإنشاء بعض المناطق الإقتصادية المحمية ، فى : Ibid. , p. 409 . وقد فعلت نفس الشئ خمس دول أمريكية ، هى : الإكوادور ، القانون المدنى ، كما عدل بالمرسوم رقم 256 ـ CLP فى 27 فبراير 1970 ، فى : Ibid. , p. 128 . والسلفادور ، الدستور السياسى الصادر فى 7 سبتمبر 1950 ، فى : Ibid. , p. 123 . ونيكاراجوا ، التشريع رقم 205 فى 19 ديسمبر 1979 الخاص بالجرف القارى والبحر المجاور ، فى : Ibid. , p. 271 . وبنما ، التشريع رقم 31 فى 2 فبراير 1967 ، فى : Ibid. , p. 295 . وبيرو ، الدستور السياسى لبيرو الصادر فى 29 ديسمبر 1993 ، فى : Ibid. , p. 301 . ومن الممكن أيضا ألا تكون بعض الدول قد حددت بعد عرض بحرها الإقليمى أو يكون العرض المحدد متنازع عليه من دول أخرى . ومن الواضح أن هذه المواقف غير المحددة تزيد من الصعوبات المصاحبة للمرور البرئ ، فماذا يكون الحل لو أن بعض الدول طلبت حصول السفن على ترخيص للمرور فى بحر إقليمى عرضه 200 ميل ، كما فعلت الإكوادور ، هل يعد مرور السفن فى هذا البحر ولكن خارج نطاق 12 ميل إنتهاك لسيادتها أم لا ؟ . وهل لو قامت هذه السفن بتصرفات غير بريئة وهى فى بحر إقليمى ، عرضه 200 ميل ، كما فى حالة نيكاراجوا مثلاً ، ولكنها كنت خارج نطاق الإثنى

ولكن ، ما هى التصرفات التى تعد غير برئية أو تجعل مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى غير برئيا حتى يجب على هذه السفن أن تتجنب إتيانها . وبمعنى آخر ، ما هو معيار التمييز بين التصرفات البرئية وتلك التى لا تعد كذلك أو تجعل مرور هذه السفن غير برئيا ؟ . وهل تعد التصرفات المخالفة للتشريعات والنظم الداخلية للدولة من بين التصرفات التى تجعل المرور غير بريئا ؟ . بيد أنه يجب ، قبل الإجابة على هذه التساؤلات ، بيان التكييف القانونى للمرور المادى أو الواقعى . وسيكون ذلك فى أربعة مباحث على النحو التالى .

المبحث الأول ـــ التكييف القانونى للمرور المادى أو الواقعى .

المبحث الثانى ـــ معيار التمييز بين التصرفات البريئة وغيرالبريئة.

المبحث الثالث ـــ حالات المرور غير البرئ .

المبحث الرابع ـــ التكييف القانونى لتصرفات السفن الحربية المخالفة للتشريعات والنظم الداخلية للدولة الساحلية .

عشر ميلا ، هل يعد ذلك مبررا للدولة الساحلية لمنع هذه السفن من المرور فى بحرها الإقليمى حتى لو كانت السفن تمر خارج الإثنى عشر ميلاً المجاورة لساحلها ؟ .

المبحث الأول

التكييف القانونى للمرور المادى أو الواقعى

نقصد بالمرور المادى أو الواقعى هنا ، مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية دون الحصول على ترخيص من هذه الدولة بالمرور أو إخطارها المسبق بنيتها فى هذا المرور ، عندما يكون الحصول على هذا الترخيص أو القيام بذلك الإخطار ضروريا أو لازما ، طبقا لقاعدة قانونية نافذة ، لممارسة المرور البرئ .

وعلى ذلك ، فإن التكييف القانونى للمرور المادى أو الواقعى ، يرتبط بمسألة الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . فهو يتفرع عن القاعدة التى تقرر ما إذا كان للسفن الحربية الأجنبية حق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية أم لا . ومن ثم فإن تقرير شرعية أو عدم شرعية هذا المرور ، والرد المشروع من قبل الدولة الساحلية لمواجهة هذا المرور فى حالة تقرير عدم شرعيته يتوقف على الطبيعة القانونية للمرور البرئ ذاته.

ولذلك ، يجب أن نستحضر هنا النتائج التى تم التوصل إليها ، فى الفصل السابق ، بشأن الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . فقد أكدنا على أن القانون

العرفى لا ينطوى على قاعدة عامة تقرر لهذا النوع من السفن الحق فى المرور البرئ ، وأن إتفاقية 1982 لقانون البحار كانت غامضة فى هذا الشآن نظرا لعدم وجود نص صريح فيها حول هذه المسألة بسبب الخلاف العميق بين الدول أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث من ناحية ، وقيام بعض الدول الأطراف فى هذه الإتفاقية أثناء التوقيع أو التصديق عليها بإصدار إعلانات تفسيرية لأحكامها تتطلب ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص من الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها المسبق بالمرور .

وعلى ذلك ، بالنسبة للدول الأطراف فى الإتفاقية التى لم تعلن أنها تتطلب ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية على ترخيص منها أو إخطارها المسبق بنيتها فى المرور ، والدول غير الأطراف فى الإتفاقية التى تعترف فى تشريعاتها الداخلية للسفن الحربية الأجنبية بالحق فى المرور البرئ فى بحرها الإقليمى دون ترخيص منها أو إخطارها مسبقا بنيتها فى هذا المرور ، أو لا تتطلب هذا الترخيص أو ذلك الإخطار ، لا يمكن أن يعد المرور البرئ لهذه السفن على أنه مخالفة من دولة العلم لإتفاقية 1982 لقانون البحار أو للقواعد العرفية .

وفى المقابل ، فى حالة الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار التى أعلنت أنها تتطلب ضرورة حصول السفن الحربية الأجنبية

على ترخيص منها للمرور البرئ فى بحرها الإقليمى أو إخطارها المسبق بنيتها فى هذا المرور ، والدول غير الأطراف فى هذه الإتفاقية التى تنص تشريعاتها الداخلية على ضرورة حصول هذا النوع من السفن على هذا الترخيص أو إخطارها المسبق بنيتها فى المرور ، فإن المرور البرئ الذى تقوم بهذه السفن فى البحر الإقليمى لهذه الدول ، بدون ترخيص منها أو إخطارها مسبقا ، يعد إنتهاك لسيادتها أو على الأقل تهديدا لهذه السيادة ، أو يمكن أن ينظر إليه حتى على أنه إنتهاك لمبدأ حظر إستخدام القوة .

فقد قررت محكمة العدل الدولية فى قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية فى نيكارجوا وضدها ــ قضية نيكارجوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1986 ــ ، أن مبدأ إحترام سيادة الدول يرتبط بقوة ، فى القانون الدولى ، بمبدأ حظر إستخدام القوة ومبدأ عدم التدخل [150] . وطبقا لما قررته المحكمة ، "فإن المفهوم القانونى الأساسى لسيادة الدول فى القانون الدولى العرفى ، المكرس بصفة خاصة فى المادة 1/2 من ميثاق الأمم المتحدة ، يمتد إلى المياه الداخلية والبحر الإقليمى لكل دولة ، والحيز الجوى فوق إقليمها" [151] . وعلى ذلك ، قضت المحكمة فى هذه القضية

---

[150] - C. I. J. Recueil , 1986 , p. 111 , para. 212 .

[151] - Ibid. , Loc. cit.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن محكمة العدل الدولية لم تقرر فى هذا الصدد أكثر ما تضمنته المادة 2 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، التى تنص على أن : "1 ــ تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج

بأن عمليات وضع الألغام أو التلغيم التى تمت من جانب الولايات المتحدة الأمريكية فى المياه الإقليمية لنيكاراجوا لا تتساوى فقط مع الإستخدام غير المشروع للقوة ، ولكنها "تنتهك أيضا السيادة الإقليمية لنيكاراجوا" [152] . وقررت المحكمة "أن هذه العمليات تمت أو نفذت فى المياه الإقليمية والمياه الداخلية لنيكارجوا ، وأحيانا فى المنطقتين ... ، وبالتالى تشكل إنتهاكا لسيادتها" [153].

علاوة على ذلك ، يعد المرور المادى أو الواقعى فى جميع الحالات مرورا غير برئ ، لأنه من غير شك يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها [154] .

إقليمها البرى ومياهها الداخليه ، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية ، إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمى . 2 ــ تمتدهذه السيادة إلى الحيز الجوى فوق البحر الإقليمى وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه" .

[152] - C. I. J. Recueil , 1986 , p. 128 , para. 251 .

[153] - Ibid. , Loc. , cit.

[154] ــ وقد نصت بعض التشريعات الوطنية على ذلك بوضوح . يراجع من هذه التشريعات على سبيل المثال : المادة 1/15 من تشريع Antigua-et-Barbuda رقم 18 الصادر فى 17 أغسطس 1982 بشأن المناطق البحرية ، فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 28 ;

المبحث الثانى

المعيار العام لبراءة المرور

تمهيد وتقسيم :

تنص المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . ويجب أن يتم هذا المرور طبقا لأحكام هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولى الأخرى" . ولذلك ، سنتناول بالتوضيح المعيار الذى إنطوت عليه المادة 1/19 ، والذى يتم على أساسه تقرير مدى براءة المرور فى البحر الإقليمى ، ثم نعقب ذلك ببيان ما إذا كان هذا المعيار يعد ذو طبيعة عرفية عامة أم لا . وذلك فى المطلبين التاليين .

المطلب الأول ــ معيار براءة المرور فى إتفاقية 1982 لقانون البحار.

المطلب الثانى ــ الطبيعة العرفية لمعيار براءة المرور .

والمادة8/جـ من إعلان بنجلاديش رقم LT ــ 74/3/13 الصادر فى 13 أبريل 1974 . فى : المرجع السابق ، 47 ؛ والمادة 1/7 من تشريع Barbade رقم 1977 ــ 26 بشأن المياه الإقليمية . فى : المرجع السابق ، ص 50 ؛ والمادة 9/ب من تشريع مينمار الصادر فى 1977 بشأن البحر الإقليمى والمناطق البحرية . فى : المرجع السابق ، ص 266 .

المطلب الأول

معيار براءة المرور فى إتفاقية 1982 لقانون البحار

تضمنت إتفاقية 1982 لقانون البحار معيارا عاما يتم على أساسه تقرير طبيعة الأنشطة أو التصرفات التى تأتيها السفن الأجنبية بصفة عامة ، بما فيها السفن الحربية ، لمعرفة ما إذا كانت هذه الأنشطة والتصرفات تشكل مرورا بريئا أم غير بريئا . فقد إنطوت المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على تعريف عام لما يمكن أن يعد مرورا برئيا ، حيث نصت على أن "يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . ويجب أن يتم هذا المرور طبقا لأحكام هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولى الأخرى" .

وفى الحقيقة ، فإن نص المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار قد نقل حرفيا نص المادة 4/14 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [155] ، الذى كان يتطابق تقريبا ، رغم إختلاف الصياغة

---

[155] ـ فقد نصت المادة 4/14 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة على أن :

« Le passage est inoffensif tant qu' il ne porte pas atteinte à la paix , au bon ordre ou à la sécurité de l' Etat riverain . Ce passage doit s' effectuer en conformité des présents articles et des autres règles du droit international » .

، مع المادة 3 من مشروع مواد البحر الإقليمى المقترح من اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى سنة 1930 [156] .

وفى الواقع ، إن معيار تحديد طبيعة البراءة ، الذى تضمنته كلا من المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار والمادة 4/14 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، يعد معيارا موضوعيا إلى حد ما ، على أساس أنه لم يستند أو يقم على الضرر الذى يصيب مصالح الدولة الساحلية ، وإنما على شروط وأحكام المرور ذاتها . وهذا المفهوم الموضوعى يجد أصله فى المناقشات التى تمت فى مؤتمر جنيف الأول لقانون البحار سنة 1958 حول إقتراح الولايات المتحدة الأمريكية المتعلق بالفقرة 3 من المادة 15 من مشروع سنة 1956 للجنة القانون الدولى . فقد كان الحكم الذى إقترحته لجنة القانون الدولى فى المادة 3/15 من هذا المشروع ينص على أن "المرور يكون برئيا مادامت السفن لا تستخدم

---

[156] ـــ فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالى :

« Un passage n' est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d ' un Etat riverain aux fins d' accomplir un acte portant atteinte à la sécurité , à l' ordre public ou aux intérêts fiscaux de cet Etat» .

وهنا تجدر الإشارة إلى أن مفهوم البراءة كان غامضا قبل هذا النص ، لأن هذا الأخير كان أول محاولة لتعريف معنى براءة المرور . يراجع فى ذلك :

Bing Bing JIA , The Regime of Straits in International Law , 1998 , CLARENDON PRESS . OXFORD , p. 80 .

البحر الإقليمى لإقتراف أى فعل يضر بأمن الدولة الساحلية أو يتعارض مع هذه القواعد أو قواعد القانون الدولى الأخرى" [157] . ولكن الولايات المتحدة كانت ترى أن هذا الحكم غامض ، واقترحته بصيغة جديدة تنص على أن "المرور يكون برئيا مادام لا يضر بأمن الدولة الساحلية ولا يتعارض مع هذه القواعد" [158] . وفيما يتعلق بمفهوم مصطلح "الأمن" ،

---

[157] ــ فقد كان نص المادة 3/15 من مشروع 1956 للجنة القانون الدولى على النحو التالى :

« Le passage est inoffensif tant que le navire n' utilise pas la mer territoriale pour commettre un acte portant atteinte à la sécurité de l' Etat riverain ou un acte contraire aux présentes règles ou aux autres règles du droit international » . Première Conférence , Documents , Doc. A/3159 , vol. 3 , p. 230 .

وكان François مقرر لجنة القانون الدول ، قد إقترح فى سنة 1955 أن البراءة يجب أن تتقرر بالرجوع لأنشطة السفن المارة . يراجع :

Yearbook of the International Law Commission , 1955 , vol. 1 , p. 94 , para. 25 .

كما كانت لجنة القانون الدولى قد أقرت من قبل حرية الدولة الساحلية فى تحديد طبيعة هذه الأنشطة . يراجع المادة 2/17 فى :

Yearbook of the International Law Commission , 1954 , vol. II , p. 158 , doc. A/2693 .

[158] ــ يراجع إقتراح الولايات المتحدة فى :

« Le passage est inoffensif tant qu' il ne porte pas atteinte à la sécurité de l' Etat riverain et qu' il n'est pas contraire aux présentes règles» . Première Conférence , Documents , Doc. A/CONF.13/C.1/L.28 , p. 237 et s .

أوضح ممثل الولايات المتحدة الأمريكية أن المرور الذى لا يضع أمن الدولة الساحلية فى خطر هو ذلك الذى لا يتضمن "أى تهديد للنظام العسكرى للدولة الساحلية أو أى نظام آخر يتعلق بسيادتها" [159] .

ولذلك ، أكد ممثل الهند على أن المرور لن يكون بريئا إلا إذا كان لا يضر أيضا "بسلم الدولة الساحلية" و"حسن نظامها" ، وإقترح إدخال هذين المصطلحين صراحة فى النص الذى يتضمن تعريف المرور البرئ بجانب مصطلح "الأمن" [160] . وفى النهاية ، تبنت اللجنة الأولى لمؤتمر جنيف الأول لقانون البحار 1958 إقتراح ممثل الهند فى الفقرة 4 من المادة 15 من مشروعها ، حيث كانت تنص هذه الفقرة على أن "المرور

وقد أشار السيد Gerald FITZMAURICE ممثل بريطانيا إلى إقتراح الولايات المتحدة ، مؤكدا على أن وفد بريطانيا كان يفضل أن يكون النص على النحو التالى :

«Le passage est inoffensif tant qu' il ne s' effectue pas de façon à porter atteinte à la sécurité de l' Etat riverain » .

لأن الحكومة البريطانية ترى أن "المعيار الحقيقى للمرور البرئ ليس طبيعة هذا المرور ، وإنما طريقة أو كيفية تنفيذه" . يراجع فى ذلك : Ibid. , p. 92 .

[159] ـــ فى تفسير ممثل الولايات المتحدة الأمريكية لمصطلح "الأمن" ، يراجع :

Première Conférence , Documents , vol. 3 , p. 92 , para. 22 .

[160] ـــ وفى تبرير هذا الإقتراح ، أوضح ممثل الهند أن ، مصطلح الأمن ، فى سياق النص محل البحث ، يشمل النظام العام ، بيد أن المحكمة العليا لبلاده قررت أن مصطلح "أمن الدولة الساحلية" لا ينطوى على "النظام العام" . يراجع : Ibid. , p. 94 , para. 3 .

يكون برئيا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . ويجب أن يتم هذا المرور طبقا لهذه القواعد وقواعد القانون الدولى الأخرى" [161] .

---

[161] ــ فقد جاء نص المادة 4/15 الذى أقرته اللجنة الأولى لمؤتمر جنيف الأول لقانون البحار سنة 1958 على النحو التالى :

« Le passage est inoffensif tant qu' il ne porte pas atteinte à la paix , au bon ordre ou à la sécurité de l' Etat riverain . Ce passage doit s' effectuer en conformité des présents règles et des autres règles du droit international » . Première Conférence , Documents , Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 168/Add. 1 , annexe .

وتجدر الإشارة إلى أن النسخة النهائية للإتفاقية جاءت متطابقة تماما مع هذا النص ، فيما عدا تغيير بسيط فى العبارة الثانية ، حيث تم تفضيل كلمة "مواد" على كلمة "قواعد" ، فجاءت هذه العبارة على النحو التالى :

« Ce passage doit s' effectuer en conformité des présents *articles* et ...»

المطلب الثانى

الطبيعة العرفية لمعيار براءة المرور

علاوة على أن جميع الإتفاقيات الدولية المعنية بالنظام القانونى للبحر الإقليمى قد تضمنت معيار المرور الذى تضمنته المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فقد أكدت فيجى ــ فى مشروع موادها الخاص بالمرور فى البحر الإقليمى الذى قدمته للجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات وراء حدود الإختصاص الوطنى ــ على أن "معيار براءة المرور يجب أن يتحدد دائما فى ضوء سلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها" [162] .

ومن ناحية ثانية ، فإن عددا كبيرا من الدول قد أدخل هذا المعيار ، فى تشريعاته الوطنية ، سواء قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار [163] أم

---

[162] ــ فقد جاء نص هذا المشروع على النحو التالى :

« Le caractère inoffensif du passage doit toujours être déterminé par rapport à la paix , au bon ordre et la sécurité de l' Etat riverain» . Doc. A/AC.138/SC. II/L. 42 .

[163] ــ من التشريعات الوطنية التى أقرت هذا المعيار قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار . يراجع : المادة 7 من المرسوم الجزائرى رقم 72 ــ 194 الصادر فى 5 أكتوبر 1972 المتعلق بتنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية وتوقفها فى المياه الإقليمية فى زمن السلم . فى :

Le droit de la mer : Lègislation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguê , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 14 .

والمادة 6/2 من قانون Antigua-et-Barbuda رقم 18 الصادر فى 17 أغسطس 1982 الخاص بالمناطق البحرية ، الذى أعيد طبعة فى سنة 1986 ، فى : Ibid. , p. 26 . والمادة 5 من قانون كومورز Comores رقم 82—005 الصادر 6 مايو 1982 ، فى: 104- Ibid. , p. 103 .والمادة 5 من قانون جيبوتى رقم 78/AN/52 الصادر فى 9 يناير 1979 بشآن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والحــدود البحرية وممارســة الصيد ، فى : Ibid. , p. 117 . والمادة 2/6 من قانون جيانا Guyana رقم 10 لسنة 1977 بشآن الحدود البحرية ، فى : Ibid. , p. 177 . والمادة 1/4 من قانون الهند لسنة 1976 بشآن المياه الإقليمية والجرف القارى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والمناطق البحرية الأخرى ، فى : Ibid. , p. 193 . والمادة الأولى من قانون المالديف رقم 76/32الصادر فى 5 ديسمبر 1976 بشآن الملاحة ومرور السفن الأجنبية فى المياه الإقليمية والمنطقة الإقتصادية الخالصة والطائرات الأجنبية لجمهورية المالديف ، فى : Ibid. , p. 245 . والمادة 8 من قانون ميانيمار لسنة 1977 بشآن البحر الإقليمى والمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 266 . والمادة 1/3 من قانون باكستان لسنة 1976 بشآن المياه الإقليمية والمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 291 . والمادة 1/5 من قانون جمهورية كوريا بشآن البحر الإقليمى ، الصادر بالقانون رقم 3037 فى 31 ديسمبر 1977 ، فى : Ibid. , 323 . والمادة 8 من قانون الصومال رقم 37 الصادر فى 10 سبتمبر 1972 بشآن البحر الإقليمى والموانى ، فى : Ibid. , 389 . والمادة 1/3 من قانون سيرلانكا رقم 22 لسنة 1976 بشآن المناطــق البحرية ، فى : Ibid. , 395 .والمادة 6 من قــانون اليمن لسنة 1977 بشآن البحر الإقليمى والمنطقــة الإقتصاديــة الخالصة والجــرف القارى والمناطق البحرية الأخرى ، فى : Ibid. 445 .

بعدها [164] . وتجدر الإشارة هنا إلى أنه من بين هذه الدول ما لا تقر فى تشريعاتها الوطنية حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، وإنما تتطلب أن يكون مرور هذه السفن بعد ترخيص منها أو إخطارها المسبق بنية هذه السفن فى المرور . مما يعنى أنه سواء كان

---

[164] ـ من التشريعات الوطنية التى أقرت هذا المعيار بعد إتفاقية 1982 لقانون البحار . يراجع : المادة 12/2/أ من قانون 24 يناير 1992 بشأن البحر الإقليمى والمياه الداخلية والمنطقة الإقتصادية الخالصة لبليز Belize والمسائل المرتبطة بها ، فى : Ibid. , p. 59 . والمادة 1/3 من القانون رقم 8617 الصادر فى 4 يناير 1993 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى للبرازيل ، فى : Ibid. p. 69 . والمادة 2/19 من قانون 8 يوليو 1987 بشأن المناطق البحرية لجمهورية بلغاريا الشعبية ، فى :Ibid. , p. 73 . والمادة 8 من قانون 25 فبراير 1992 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة للصين ، فى : Ibid. , p. 97 . والمادة 1/3 من المرسوم الفرنسى رقم 185/85 الصادر فى 6 فبراير 1985 بشأن تنظيم مرور السفن الأجنبية فى المياه الإقليمية الفرنسية ، فى : Ibid. , p. 159 . والمادة 1/7 من قانون غينيا الإستوائية رقم 1984/15 الصادر فى 12 نوفمبر 1984 بشآن البحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية غينيا الإستوائية ، فى : Ibid. , p. 175 . والمادة 5 من قانون إيران الخاص بالمساحات البحرية للجمهورية الإسلامية الإيرانية فى الخليج الفارسى وبحر عمان ، فى : Ibid. , p. 200 . والمادة 8 من قانون بولونيا الصادر فى 21 مارس 1991 بشآن المناطق البحرية لجمهورية بولونيا والإدارة البحرية ، فى : Ibid. , p. 305 . والمادة 9 من قانون رومانيا الصادر فى 7 أغسطس 1990 بشآن النظام القانونى للمياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لرومانيا ، فى : Ibid. , p. 334 . والمادة 16/2/أ من قانون سانت لويس بشآن المناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 352 . والمادة 16/2/أ من قانون Saint-Kitts-Et-Nevis الصادر فى 1984 بشآن المناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 364 . والمادة 1/13 من قانون أوكرانيا الخاص بالحدود الدولية الصادر فى 4 نوفمبر 1991 ، فى : Ibid. , p. 429 .

مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى حق لهذه السفن أم رخصة تمنحها لها الدولة الساحلية ، فإن هذا المرور يجب أن يكون بريئا.

وعلاوة على ذلك ، يمكن أن تبدو إمكانية التطبيق العام لهذا المعيار بوضوح من حكم محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو . ففى هذه القضية إدعت الحكومة الألبانية أن مرور السفن الحربية البريطانية يوم 22 أكتوبر 1946 كان يشكل إنتهاكا لسيادة ألبانيا لأن هذا المرور لم يكن مرورا بريئا . وبينما كانت المحكمة تبحث عن قصد بريطانيا من مرور سفنها الحربية فى مضيق كورفو لمعرفة ما إذا كان مشروعا أم لا ، فإنها كانت تبحث فى نفس الوقت عما إذا كانت ألبانيا إستخدمت المدفعية فى أى وقت ضد السفن المارة فى هذا المضيق . وكان من رأى المحكمة ، أن مرور السفن البريطانية فى مضيق كورفو كان مشروعا ، على أساس أن إرسال هذه السفن للمرور فى هذا المضيق كان بقصد تأكيد حق لها رفضته ألبانيا بطريقة غير مشروعة [165] . وعلى ذلك

---

[165] ـــ يراجع :

C. I. J. Recueil , 1949 , p. 30 .

وفى تعليقه على هذا الحكم قال BING BING JIA أن :

« There seemed to be a presumption in favour of a test of innocence based on the behaviour or manner of the warships on the day of mining rather than on the purpose of the mission » . Bing Bing JIA , The Regime of Straits , in International Law , ... , op. cit. , p. 81.

، أضافت المحكمة : "ومن ثم يبقى معرفة ما إذا كانت "شروط أو كيفية تنفيذ modalités d'exécution " المرور متفقة مع مبدأ المرور البرئ وبحث مختلف مطالب أو إدعاءات الحكومة الألبانية فى الإطار التى تبدو فيه وثيقة الصلة بالموضوع" [166] .

وهكذا ، بغض النظر عن الطبيعة القانونية للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى ، فإن معيار براءة المرور المتضمن فى الفقرة الأولى من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار يعد بوضوح ذو طبيعة عرفية عامة ، ومن ثم يطبق بالنسبة لكل الدول سواء كانت أطرافا فى إتفاقية 1982 لقانون البحار أم غير أطرافا فيها .

علاوة على أن المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار قد تبنت فى فقرتها الأولى القاعدة العامة الثابتة فى العرف الدولى لتقرير مدى براءة مرور السفن فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإنها قد أشارت فى فقرتها الثانية إلى حالات محددة تنطوى فى ذاتها على عدم براءة المرور .

---

[166] ــ وقد عبرت المحكمة عن ذلك ، بقولها :

« Il reste par conséquent à savoir si les *modalités d' exécution* du passage étaient compatibles avec le principe du passage innocent et à examiner les diverses prétentions du Gouvernement albanais dans la mesure où elles semblent pertinentes » . C. I. J. Recueil , 1949 , p. 30 .

المبحث الثالث

حالات المرور غير البرئ

تمهيد وتقسيم :

تنص الفقرة الثانية من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على الأنشطة أو التصرفات المحددة التى تجعل مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية غير بريئا . ولذلك ، سنعرض لمضمون هذه الفقرة من أجل توضيح حالات المرور غير البرئ التى تنص عليها ، ثم بيان الطبيعة القانونية لأحكامها ، لمعرفة ما إذا كانت هذه الأحكام ذات طبيعة عرفية عامة تنطبق على كل الدول سواء كانت أطرافا أم غير أطرافا فى إتفاقية 1982 لقانون البحار أم أنها مجرد أحكام إتفاقية يقتصر تطبيقها على الدول الأطراف فى هذه الإتفاقية فقط .

ولذلك ، سوف نتناول حالات المرور غيرى طبقا للمادة 2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فى المطلبين التاليين :

المطلب الأول ــ مضمون المادة 2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الثانى ــ الطبيعة العرفية لأحكام المادة 2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الأول

مضمون المادة 2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار

إذا كانت المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار وضعت معيارا عاما يتم على أساسه تقرير مدى براءة مرور السفن فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن الفقرة الثانية من هذه المادة 19 تضمنت قائمة بالأنشطة أو التصرفات التى تشكل أمثلة للمرور غير البرئ ، تطبيقا لهذا المعيار العام . فقد نصت هذه الفقرة على أن "يعتبر مرور السفينة الأجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت أثناء وجودها فى البحر الإقليمى بأى من الأنشطة التالية :

ا) التهديد بالقوة أو إستعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسى ، أو بأى صورة أخرى تخالف مبادئ القانون الدولى المجسدة فى ميثاق الأمم المتحدة ؛

ب) المناورة أو التدريب بأسلحة من أى نوع ؛

جـ) أى عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ؛

د) أى عمل دعائى يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ؛

هـ) إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها ؛

و) إطلاق أى جهاز عسكرى أو إنزاله أو تحميله ؛

ز) تحميل أو إنزال أية سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة ؛

حـ) التلويث المقصود والخطير المخالف لهذه الإتفاقية ؛

ط) أى من أنشطة صيد السمك ؛

ى) القيام بأنشطة بحث أو مسح ؛

ك) أى فعل يهدف إلى التدخل فى عمل أى من شبكات المواصلات أو المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية ؛

ل) أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور" .

فى البداية ، يجب التأكيد على أن نص الفقرة الثانية من المادة 19 ، الذى يجد أصله فى المادة 3 من مشروع المواد الخاص بالمرور البرئ فى البحر الإقليمى الذى قدمته فيجى سنة 1973 للجنة الإستخدامات

السلمية لقاع البحار والمحيطات وراء حدود الإختصاص الوطنى [167] ، ولم يكن لها مقابل فى إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ،

---

[167] ــ وقد جاء نص المادة 3 من مشروع المواد الذى قدمته فيجى سنة 1973 للجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات وراء حدود الإختصاص الوطنى ، على النحو التالى :

« 1 – Le passage est inoffensif tant qu' il ne porte pas atteinte à la paix , au bon ordre ou à la sécurité de l' Etat riverain . Ce passage doit s' effectuer en conformité des présents articles et des autres règles du droit international .

2 – Le passage d' un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix , au bon ordre ou à la sécurité de l' Etat riverain si , pendant qu' il se trouve dans la mer territoriale , ledit navire sert à l' une quelconque des activités suivantes :

a) actes hostiles dirigés contre l' Etat riverain ou tout autre Etat ;

b) exercices ou manœuvres comportant l' emploi d' armes offensives de quelque sorte que ce soit ;

c) décollage ou réception d' aéronefs ;

d) lancement , débarquement ou embarquement d' engins de guerre ;

e) embarquement ou débarquement de personnes ;

f) actes d' espionnage portant atteinte à la défense ou à la sécurité de l' Etat riverain ;

g) actes de propagande portant atteinte à la sécurité de l' Etat riverain ;

h) actes de nature à perturber le fonctionnement de tout système de communication de l' Etat riverain ;

i) actes de nature à perturber le fonctionnement de tout autre équipement ou installation de l' Etat riverain ;

j) toute autre activité n' ayant pas un rapport direct avec le passage .

---

3 – Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne s' appliquent pas aux activités entreprises avec l' autorisation préalable de l' Etat riverain ni à celles qui sont nécessaires du fait d' un cas de force majeure ou d' une situation de détresse ou aux fins de porter secours à des personnes ou à des bâtiments en danger ou en détresse .

4 – L' Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale et , en particulier , lorsqu' il applique les présents articles ou toute loi ou règlement adopté en application des présents articles , il ne doit pas soumettre à un traitement discriminatoire les navires d' un Etat déterminé ou les navires transportant des marchandises en provenance ou à destination d' un Etat déterminé ou pour le compte d' un Etat déterminé .

5 – L' Etat riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les obstacles et dangers dont il a connaissance , qui menacent la navigation dans sa mer territoriale .

6 – L' Etat riverain peut prendre , dans sa mer territoriale , les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n' est pas inoffensif .

7 – En ce qui concerne les navires qui se rendent dans un port de l' Etat riverain , celui-ci a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l' admission de ces navires dans ledit port » . Doc. A/AC. 138/SC. II/L. 42 .

وبعد ذلك قدمت دول أخرى مشروعات مواد تحمل نفس فكرة مشروع فيجى ، مع بعض الإختلافات ، لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار . فقد قدمت بريطانيا سنة 1974 مشروع يعدد بعض الأنشطة التى تعتبر ضارة بسلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها ، يراجع :

Troisième Conférence , Documents , vol. III , p. 213 – 217 , Doc. A/CONF. 62/C. 2/L. 3 .

كذلك قدمت كل من ماليزيا ، والمغرب ، وسلطنة عمان ، واليمن مشروع مواد مشترك يتضمن قائمة بالأنشطة التى تعتبر ضارة بسلم الدولة أو حسن نظامها أو أمنها . يراجع :

Ibid. , p. 223 – 226 , Doc. A/CONF. 62/C. 2/L. 16 .

يوجد فى القسم الفرعى (ا) ، "قواعد تنطبق على كل السفن" ، من القسم

ويراجع أيضا : مشروع المواد الذى قدمته كل من بلغاريا وبولندا وجمهورية ألمانيا الديمقراطية ، وجمهوريات الإتحاد السوفيتى ، فى :

Ibid. , p. 236 – 238 , Doc. A/CONF. 62/C. 2/L. 26 .

كذلك ، قدمت فيجى مشروعها ، مرة ثانية ، إلى مؤتمر الأمم المتحدة سنة 1974 . يراجع :

Ibid. , p. 227 – 230 , Doc. A/CONF. 62/C. 2/L. 19 .

وقد إقترحت اللجنة الثانية للمؤتمر ، أثناء دورة كاراكاس سنة 1974 ، ثلاثة صيغ بشآن مسألة المرور البرئ فى البحر الإقليمى فى الحكم رقم 27 من وثيقة الإتجاهات الرئيسية ، أحدها أعادت الأخذ بأحكام إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، والصيغتين الآخريين ــ التى إستوحت إحداهما بوضوح المشروع المــقدم من فيجى تضمنا قائمة بالأنشطة التى تعد أو تعتبر ضارة بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها . يراجع الحكم 27 من وثيقة الإتجاهات الرئيسية ، فى :

Ibid. , vol. IV , p. 19 – 20 .

ثم دخلت هذه الأخيرة فى المادة 16 من "النص الموحد للتفاوض الرسمى" فى 7 مايو 1975 ، الجزء الأول لنص اللجنة الثانية ، الجزء المخصص للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة . يراجع :

Ibid. , vol. IV , p. 159 – 160 , Doc. A/CONF. 62/WP. 8/PART. II .

وقد أعيد الآخذ بهذا النص تماما فى المادة 18 من "النص الموحد المراجع للتفاوض الرسمى" فى 6 مايو 1976 . يراجع :

Ibid. , vol. V , p. 168 – 169 , Doc. A/CONF. 62/WP. 8/REV. I/PART. II .

ولم يكن هذا النص محلا لأية تعديلات جوهرية خلال المراحل التالية للمؤتمر ، وتحول فيما بعد للمادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

3 ، "المرور البرئ فى البحر الإقليمى" ، ومن ثم فإنه يجب أن يطبق على السفن الحربية ، لاسيما أن معظم الأنشطة المنصوص عليها فى هذه الفقرة ـــ كما هو واضح ـــ تكون خاصة بهذا النوع من السفن .

كذلك يجب التأكيد على أن الأنشطة المنصوص عليها فى هذه الفقرة ، لا تشكل إحصاء أو تعداد شامل لكل الأنشطة التى يمكن أن تجعل المرور غير بريئا ، وإنما هى تشكل فقط مجرد أمثلة لأنشطة وتصرفات يمكن أن تجعل مرور السفن الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية مرورا غير بريئا . ويؤكد ذلك البند الأخير ـــ البند ل ـــ من هذه الفقرة ، حيث ينص على أن أى نشاط يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، إذا كان ليس له علاقة مباشرة بالمرور .

والمرور طبقا للمادة 1/18 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، "يعنى الملاحة خلال البحر الإقليمى بغرض : ا) إجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف فى مرسى أو فى مرفق مينائى يقع خارج المياه الداخلية ؛ ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف فى أحد هذه المراسى أو المرافق المينائية أو مغادرته" . كذلك ، طبقا للفقرة الثانية من المادة 18 يجب أن "يكون المرور متواصلا وسريعا . ومع ذلك فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية ، أو حين تستلزمها قوة

قاهرة أو حالة شدة ، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات فى حالة خطر أو شدة" .

وعلى ذلك ، يبدو بوضوح من نص البند الأخير من الفقرة الثانية من المادة 19 والمادة 18 من إتفاقية 1982 لقانون البحار أن الدولة الساحلية تتمتع بحرية كبيرة بالنسبة لتفسير أو تقدير طبيعة براءة مرور السفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى .

ولكن ، طبعا ، يجب على الدولة الساحلية ألا تمارس هذه الحرية بشكل تعسفى ، حيث تنص المادة 300 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "تفى الدول الأطراف بحسن نية بالإلتزامات التى تتحملها بموجب هذه الإتفاقية ، وتمارس الحقوق والولايات والحريات المعترف بها فى هذه الإتفاقية على نحو لا يشكل تعسفا فى إستعمال الحق" .

ومن ناحية ثانية ، ليس من الضرورى أن يحدث النشاط ضررا فعليا حتى يمكن وصفه بأنه غير برئ ؛ وإنما يكفى أن يكون قابلا لإحداث الضرر بالمنافع أو القيم المحمية ، أى من المحتمل أن يضر بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها [168] . ولا شك إن مجرد قيام السفينة أثناء وجودها فى البحر الإقليمى بأى من الأنشطة المنصوص عليها فى المادة

---

[168] ــ يراجع فى هذا المعنى :

Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif … , op. cit. , p. 41 .

2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، لأنها تنطوى فى ذاتها على هذا الضرر . ولكن ، يجب أن يكون النشاط ذو قيمة أو أهمية كبيرة ، فقيام عضو من أعضاء طاقم السفينة ــ مثلا ــ بصيد كمية صغيرة من السمك من أجل إعداد وجبة غذاء لطاقم السفينة ، لا يعرض سلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها للخطر [169] .

---

[169] - Ibid. , Loc. Cit.

المطلب الثانى

الطبيعة العرفية لأحكام المادة 2/19 من إتفاقية 1982

على الرغم من أن نص الفقرة الثانية من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يجد أصله فى إقتراح فيجى المقدم إلى لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات سنة 1973 ، ولم يكن له مقابل فى إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، يبدو أن الأحكام التى تنطوى عليها هذه الفقرة تعد ذات طبيعة عرفية ، ومن ثم تطبق على الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار وغير الأطراف فيها .

فالبند (ا) من الفقرة 2 من المادة 19 ، الذى ينص على أن "أى تهديد بالقوة أو إستعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسى ، أو بأى شكل آخر يتعارض مع مبادى القانون الدولى المجسدة فى ميثاق الأمم المتحدة" يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ، يسترجع بوضوح الفقرة 4 من المادة 2 من ميثاق الأمم المتحدة ، مع إضافة كلمة "السيادة souveraineté" لها [170] .

---

[170] ــ فقد نصت الفقرة 4 من المادة 2 من ميثاق الأمم المتحدة على أن "يمتنع أعضاء المنظمة ، فى علاقاتهم الدولية ، عن اللجوء إلى التهديد بالقوة أو إستخدامها ضد السلامة الإقليمية لأية دولة أو إستقلالها السياسى ، أو بأى شكل آخر يتعارض مع أهداف الأمم المتحدة" .

وذلك يعنى الرغبة فى الأخذ بتعريف العدوان المنصوص عليه فى قرار الجمعية العـامة للأمم المتحـدة رقم 3314 الصادر فى 14 ديسمبر 1974 [171] . علاوة على ذلك ، فقد أكدت محكمة العدل الدولية ضمنيا الطبيعة العرفية لهذه القاعدة فى قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية فى نيكارجوا وضدها ــ قضية نيكارجوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية 1986 . فبعد أن أكدت المحكمة على عدم إمكانية مراعاة ميثاق الأمم المتحدة أو أخذه فى الإعتبار فى هذه القضية بسبب تحفظ القضاء الأمريكى الذى يستبعد إختصاص محكمة العدل الدولية بالطلبات الخاصة بالنزاعات التى تنتج من تطبيق أو تفسير معاهدة متعددة الأطراف [172] ، قررت بالتطبيق الخالص للقانون العرفى ، أن عمليات الألغام التى تمت فى المياه الإقليمية لنيكارجوا كانت تشكل إنتهاكا لسيادة هذه الدولة [173] .

---

[171] ــ حيث جاء نص المادة الأولى من هذا القرار على النحو التالى :

« L' agression est l' emploi de la force armée par un Etat contre la souveraineté , l' intégrité territoriale ou l' indépendance politique d' un autre Etat , ou de toute autre manière incompatible avec la Charte des Nations unies , ainsi qu' il ressort de la présente définition » . P. –M. Dupuy , les grands textes de droit international public , 5e édition , 2006 , Dalloz , p. 349 .

[172] - C. I. J. Recueil , 1986 , p. 94 , para. 175 .

[173] - Ibid. , p. 128 , para. 251 .

كذلك ، فإن البند (ب) ـــ الذى ينص على أن "أى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع" يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو أمنها ـــ يشكل جزءا من القانون العرفى . ويؤكد ذلك تطبيقه من محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو سنة 1949 .

فقد إحتجت ألبانيا فى هذه القضية بأن المرور الذى قامت به السفن الحربية البريطانية خلال مضيق كورفو يوم 22 أكتوبر 1946 لم يكن بريئا ، لأن "المرور لم يكن مرورا عاديا ولكنه كان مرورا سياسيا ؛ فالسفن كانت تناور وتبحر فى تشكيلات قتالية معينة ؛ وبجنود على السفينة ؛ ولم يكن وضعها المتخفى أو المتردد يتفق مع المرور البرئ ؛ وكانت السفن تمر على مراحل بتجهيزات قتالية ؛ وكان عدد السفن ، وتسليحها ، يتضمن أهمية أكبر من مجرد هدف إرسالها ويوضح أن قصدها ، لم يكن فقط المرور ، ولكن الإرهاب أو التخويف" [174] .

---

[174] ـــ فقد كانت حجة ألبانيا بالصيغة التالية :

« Le passage n' état pas un passage ordinaire mais un passage politique ; les navires manoeuvraient et naviguaient en formation de combat en losange , avec des soldats à bord ; la position des canons n' était pas compatible avec le passage innocent ; les navires passaient avec les équipages aux postes de combat ; le nombre de navires , ainsi que leur armement , était plus important que ne le comportait l' objet de leur mission et montrait qu' il y avait l' intention , non seulement de passer , mais d' intimider » . C. I. J. Recueil , 1949 , p. 30 .

ولكن المحكمة رفضت حجة ألبانيا على أساس أن الوقائع التى إستندت عليها غير قائمة على أى أساس [175] . الأمر الذى يعنى بمفهوم المخالفة أن المحكمة لو رأت أن هذه الوقائع تقوم على أساس فى الواقع ، فإنها كانت ستعتبر أن هذه الأنشطة تشكل إنتهاكا لسيادة ألبانيا .

ولذلك ، عندما إحتجت ألبانيا أمام المحكمة بأن عملية إزالة الألغام التى قامت بها البحرية البريطانية يومى 12 و 13 نوفمبر 1946 فى المياه الإقليمية الألبانية تشكل إنتهاكا للسيادة الألبانية ، ولم تنازع بريطانيا فى حقيقة هذه الحجة [176] ، قررت المحكمة أن عملية إزالة الألغام كانت تشكل إنتهاكا حقيقيا للسيادة ، لأن "إحترام السيادة ، بين الدول المستقلة ، هو أحد الأساسات الجوهرية للعلاقات الدولية" [177] . ولا شك أن ذلك يعد إعلانا قضائيا من جانب محكمة العدل الدولية بشأن النشاط الذى ينظر إليه دائما على أنه يشكل مرورا غير بريئا .

كذلك ، يحظر عدد كبير من التشريعات الوطنية ــ قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، بل حتى قبل إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ــ الأنشطة التى ينص عليها البند (ب) من الفقرة 2

---

[175] - C. I. J. Recueil , 1949 , p. 32 .

[176] - Ibid. , loc. cit .

[177] - Ibid. , p. 35 .

من المادة 19 ، حيث تنص هذه التشريعات على أن قيام السفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية بهذه الأنشطة يجعل مرورها غير بريئا [178] .

---

[178] ــ يراجع من هذه التشريعات : المرسوم الدانماركى رقم 356 الصادر فى 25 يوليو 1951 بشأن دخول السفن الحربية والطائرات العسكرية إقليم الدانمارك فى زمن السلم ، فى :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Serie , 1957 , ST/LEG/SER. B/6 , P. 371 .

والمرسوم الفرنسى الصادر فى 21 مايو 1913 بشأن تنظيم زيارة السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، المراسى والموانى الموجودة بالساحل الفرنسى والدول توجد تحت حمايتها ، فى : Ibid. , p. 374 ؛ والمرسوم الفرنسى الصادر فى 29 سبتمبر 1929 بشأن شروط دخول وإقامة السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، المراسى والموانى الموجودة بالساحل الفرنسى والدول الموضوعة تحت حمايتها أو وصايتها ، فى Ibid. , p. 376 ؛ والمرسوم الملكى الإيطالى رقم 2423 الصادر فى 24 أغسطس 1933 بشأن منح السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، ترخيص دخول المراسى والموانى للمملكة وممتلكاتها ومستعمراتها ، فى : Ibid. , p. 383 ؛ والمرسوم الملكى الهولندى الصادر فى 30 أكتوبر 1909 ، لتنظيم دخول السفن الحربية للدول الأجنبية فى المياه الإقليمية والطرق البحرية فى هولندا ، فى : Ibid. , p. 387 ؛ والمرسوم الملكى الهولندى الصادر فى 29 أبريل 1931 بشآن تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى الإقليم الهولندى ، والمعدل بمرسوم 13 سبتمبر 1946 ، فى : Ibid. , p. 391 ؛ ومرسوم الأول من مارس 1937 بشآن تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى إقليم هولندا الهندى ، فى : Ibid. , p. 394 ؛ والمرسوم النرويجى الصادر فى 19 يناير 1951 بشآن دخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية فى إقليم النرويج فى زمن السلم ، فى : Ibid. , p. 401 ؛ والتنظيم الخاص بدخول السفن الحربية الأجنبية وملاحتها وإقامتها فى البحر الإقليمى وفى المياه الداخلية لجمهورية يوغسلافيا الفيدرالية الشعبية ، فى : Ibid. , p. 419 .

وفيما يتعلق بالبند (جـ) من الفقرة 2 من المادة 19 ، الذى ينص على أن "أى عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها" يجعل المرور غير بريئا ، فإن محكمة العدل الدولية قد طبقت أيضا هذه القاعدة بهدف معرفة ما إذا كان مرور السفن الحربية البريطانية خلال مضيق كورفو يوم 22 أكتوبر 1946 كان مرورا بريئا أم لا . فقد إدعت ألبانيا أمام محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو سنة 1949 أن مرور السفن الحربية البريطانية لم يكن مرورا بريئا لأن هذه "السفن كانت قد تلقت أمرا بمراقبة الدفاعات الساحلية ، وتحليل النظام الذى كانت تنفذه" [179] .

وعلى الرغم من أن محكمة العدل الدولية قد رفضت إدعاء ألبانيا فى هذه الحالة ، فإنها لم تقبل أن يكون الحكم مجردا أو بعيد عن الواقع ، وأقرت ضمنيا أن مراقبة دفاع الدولة الساحلية يعد من الأنشطة التى تجعل مرور السفن الحربية فى البحر الإقيمى غير بريئا ، حيث قررت فى هذا الصدد أنه : "فيما يتعلق بمراقبة الدفاعات الساحلية التى تمت أو نفذت بعد

كذلك يؤكد بعض الفقهاء على أن الحكم الذى ينطوى عليه البند (ب) من الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يعد ذو طبيعة عرفية . يراجع فى ذلك ، على سبيل المثال :

D. P. O'connell , The International Law of the Sea , vol. I , Clarendon press , Oxford , 1982 , p. 293 ; Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 46 .

[179] - C. I. J. Recueil , 1949 , p. 30 .

التفجيرات ، فإنها ، أى هذه المراقبة ، كانت مبررة على أساس أن سفينتين كانتا عائدتين من عمل التفجير وأنه فى هذه الأزمة قد يكون قائدا هاتين السفينتين خشيا من أن يكونا هدفا لإطلاق النار من الساحل ، مثل يوم 15 مايو" [180] . فحكم المحكمة فى هذا الصدد يعنى بمفهوم المخالفة أنه لو قامت السفن البريطانية بمراقبة الدفاعات الساحلية لألبانيا فى الظروف العادية ، لإعتبرت المحكمة أن هذا التصرف ضارا بدفاع الدولة الساحلية وأمنها ، ومن ثم يكون المرور غير بريئا .

ويبدو أن عددا كبيرا من التشريعات الوطنية قد نص على مثل هذا الإستنتاج قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار بفترة طويلة ، بل حتى قبل إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [181] .

---

[180] ــ فقد عبرت المحكمة عن رأيها فى الصدد على النحو التالى :

« En ce qui concerne les observations des défenses côtières effectuées après les explosions , elles se trouvaient justifiées du fait que deux navires venaient de faire explosion et que dans cette situation critique leurs commandants pouvaient redouter d' être l' objet d' un tir de la côte , comme le 15 mai » . Ibid. , p. 32 .

[181] ــ من هذه التشريعات : المرسوم الملكى الإيطالى رقم 2423 الصادر فى 24 أغسطس 1933 بشأن منح السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، ترخيص دخول المراسى والموانى للمملكة وممتلكاتها ومستعمراتها . يراجع :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Serie , 1957 , ST/LEG/SER. B/6 , P. 383 .

كذلك ، عندما قبضت القوات البحرية لكوريا الشمالية على السفينة الحربية الأمريكية Pueblo يوم 23 يناير 1968 ، أسست ذلك على أن هذه السفينة كانت منغمسة فى أنشطة تجسس . وقد إعترضت السلطات الأمريكية على قيام بحرية كوريا الشمالية بالقبض على هذه السفينة ، وطالبت بالإفراج عنها ، على أساس أنها كانت موجودة ، عند القبض عليها ، على مسافة 15 ميل بحرى من ساحل كوريا الشمالية ، أى خارج بحرها الإقليمى . ولكن سلطات كوريا الشمالية أكدت على أن القبض على هذه السفينة تم داخل مياهها الإقليمية . ولم تعد هذه السفينة أبدا إلى الولايات المتحدة الأمريكية ، على الرغم من تحرير طاقمها بعد 11 شهرا من القبض عليها [182] .

والمرسوم النرويجى الصادر فى 19 يناير 1951 بشأن دخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية فى إقليم النرويج فى زمن السلم ، فى : Ibid. , p. 400 ؛ والتنظيم الخاص بدخول السفن الحربية الأجنبية وملاحتها وإقامتها فى البحر الإقليمى وفى المياه الداخلية لجمهورية يوغسلافيا الفيدرالية الشعبية ، فى : Ibid. , p. 419 .

[182] ـ يراجع بشأن هذه الواقعة :

R. MOBLEY , « Pueblo : A Retrospective » , Naval War College Review , vol. LIV , n° 2 , p. 98 – 118 ;

D. V. GALLERY , The Pueblo incident , Doubleday & Company , Inc. , Garden City , New York , 1970 .

وهنا تجدر الإشارة أيضا إلى أن بعض التشريعات الوطنية قد أخذت بمضمون البند (هـ) من الفقرة 2 من المادة 19 ، الذى ينص على أن "إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها" يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية وبحسن نظامها وأمنها ، واعتبرت أن قيام السفينة الحربية الأجنبية بأى من هذه الأنشطة أثناء مرورها فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، يجعل هذا المرور غير بريئا [183] . الأمر الذى يعنى أن القاعدة التى ينطوى عليها هذا البند ، والتى تحظر على السفن التى تمارس المرور البرئ فى البحر الإقليمى "إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها" ، هى قاعدة عرفية .

ومما يؤكد هذا الإستنتاج ، أنه عندما تركت طائرتان هيلكوبتر ظهر حاملة الطائرات الأسبانية – التى دخلت المياه الإقليمية لجيبرالتار

---

[183] – يراجع من هذه التشريعات : والمرسوم الملكى الهولندى الصادر فى 29 أبريل 1931 بشأن تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى الإقليم الهولندى ، والمعدل بمرسوم 13 سبتمبر 1946 . يراجع :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Serie , 1957 , ST/LEG/SER. B/6 , P. 391 .

ومرسوم الأول من مارس 1937 بشأن تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى إقليم هولندا الهندى ، فى : Ibid. , p. 394 ؛ والتنظيم الخاص بدخول السفن الحربية الأجنبية وملاحتها وإقامتها فى البحر الإقليمى وفى المياه الداخلية لجمهورية يوغسلافيا الفيدرالية الشعبية ، فى : Ibid. , p. 419 .

gibraltar البريطانية فى 20 مارس 1986 دون أن تخطر السلطات البريطانية أو تطلب منها ترخيص بذلك ـــ وطارت لمدة بعض دقائق فى الغلاف الجوى لجيبرالتار gibraltar ، أثناء وجودها فى المياه الإقليمية لهذه الأخيرة ، لم يتأخر رد فعل الحكومة البريطانية على هذا التصرف ، حيث أبلغت السلطات الأسبانية إعتراضات قوية . ولكن الحكومة الأسبانية رفضت هذه الإعتراضات محتجة بأنه ، طبقا للمادة 10 من معاهدة إترخت Utrecht 1973 ، فإن أسبانيا لم تتنازل أو تسلم لبريطانيا بأن هذه المياه هى مياه لجيبرالتار gibraltar ، ومن ثم بقيت مياه مجاورة أو ملاصقة لصخرة تتبع السيادة الأسبانية [184] . الأمر الذى يعنى أن أسبانيا كانت ستقر عدم شرعية هذا التصرف الذى قامت به الطائرات الموجودة على ظهر حاملة الطائرات ، لو كانت تعترف بأن المياه الموجودة فيها هذه الأخيرة تتبع بريطانيا . وفى هذا الوقت ، لم تكن إتفاقية 1958 نافذة بين الطرفين المتنازعين ، كما لم تكن إتفاقية 1982 لقانون البحار قد دخلت بعد حيز النفاذ .

كذلك ، فإن البند (طـ) من الفقرة 2 من المادة 19 ، الذى يمنع السفن التى تمارس المرور البرئ من القيام بأى نشاط من أنشطة صيد

---

[184] ـــ يراجع فى هذه الواقعة :

Ch. ROUSSEAU , Chronique des faits internationaux , Revue général de droit international public , Tome LXXXX , 1986 , p. 975 .

السمك فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، يعد جزءا من القانون العرفى ، حيث تضمنت بعض التشريعات الوطنية هذا المنع قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار ، بل حتى قبل إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [185] . وفى هذا المعنى ، يرى بعض الفقه أن الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار "تتطابق بحق مع القانون العرفى فيما يتعلق بأحكامها الخاصة بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى ، فهى تنص ، فى الحرف (ط) ، على منع السفينة التى تمر من القيام بأى نشاط للصيد فى المياه الإقليمية الأجنبية . وهذا المبدأ يمكن أن يوجد فى بعض الأحكام غير الحديثة للمحاكم الداخلية ، التى أشارت بوضوح إلى مرور السفن الوطنية فى المياه الأجنبية" [186] .

---

[185] ـــ من هذه التشريعات الوطنية ، يراجع : تنظيم الإدارة البحرية للسلفادور الصادر فى 27 أكتوبر 1933 . فى :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Serie , 1957 , ST/LEG/SER. B/6 , P. 127 .

وقانون السياسة البحرية للإكوادور الصادر 9 أغسطس 1944 ، فى : Ibid. , p. 125 .

[186] ـــ فقد وضح هذا البعض من الفقه رأيه بالقول أن :

« L' article 19 , par. 2 , de la Convention de Montego Bay correspond vraiment au droit coutumier en ce que dans ses dispositions relatives au droit de passage inoffensif par la mer territoriale , il prévoit , à la lettre (i) , l' interdiction pour le bateau qui passe d' effectuer une quelconque activité de pêche dans les eaux territoriales étrangères . Il s' agit d' un principe qui peut être retrouvé dans quelques décisions non récentes de tribunaux internes ,

كذلك ، فإن البند (ى) من الفقرة 2 من المادة 19 ، الذى ينص على أن قيام السفن التى تمارس المرور البرئ بإجراء "أنشطة بحث أو مسح" فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية يجعل مرور هذه السفن غير بريئا ، يعد أيضا ذو طبيعة عرفية . فقد تضمن عدد كبير من التشريعات الوطنية قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار ، منع السفن الحربية الأجنبية من ممارسة هذه الأنشطة فى البحر الإقليمى إلا بإذن من الدولة الساحلية [187] .

---

faisant référence explicite au passage des bateaux nationaux dans les eaux étrangères » . Rafael CASADO RAIGON , Giuseppe CATALDI et Daniel VIGNES , Le droit international de la pêche maritime , Bruylant , Editions de l'Université de Bruxelles , Bruxelles , 2000 , p. 51 – 52 .

وفى هذا الصدد أيضا يقول BERDUD :

«... nous partageons encoure une fois l' opinion de Giuseppe CATALDI lorsqu' il affirme que : « Aucune règle de droit international général n' autorise ceux qui ne sont pas citoyens d' un Etat côtier à exercer de façon professionnelle la pêche dans les eaux territoriales de celui–ci . Cette faculté ne peut découler que d'un engagement unilatéral de l' Etat côtier ou d' un traité international » » . Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers ... , op. cit. , p. 48 , référence 132 .

[187] ـ يراجع من هذه التشريعات الوطنية : المرسوم الفرنسى الصادر فى 21 مايو 1913 بشأن تنظيم زيارات السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، للمراسى والموانى الموجودة بالساحل الفرنسى والدول الموجودة تحت الحماية الفرنسية . فى :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Serie , 1957 , ST/LEG/SER. B/6 , P. 374 ;

وفى الواقع ، إن كل الأنشطة التى ذكرتها الفقرة 2 من المادة 19 ليست إلا تعبيرا عن القواعد والمبادئ المانعة التى تنتج أو تتفرع عن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمى ، كما يتضح من حكم التحكيم الصادر فى قضية جزيرة بالماس سنة 1928 . فقد قررت محكمة التحكيم فى هذه القضية أن : "السيادة تعنى ، فى العلاقات بين الدول ، الإستقلال . والإستقلال ، بالنسبة لجزء ما من الكرة الأرضية ، هو حق ممارسة وظائف أو إختصاصات الدولة عليه ، مع إستبعاد أية دولة أخرى من

وقانون السياسة البحرية للإكوادور الصادر 9 أغسطس 1944 ، فى : Ibid. , p. 125 ؛ والمرسوم الدانماركى رقم 356 الصادر فى 25 يوليو 1951 بشأن دخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية إقليم الدانمارك فى زمن السلم ، فى : Ibid. , p. 371 ؛ والمرسوم الفرنسى الصادر فى 29 سبتمبر 1929 بشأن تظيم شروط دخول وبقاء السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، فى المراسى والموانى الموجودة بساحل فرنسا والدول الموضوعة تحت حماية فرنسا أو وصايتها ، فى : Ibid. , p. 376 ؛ والمرسوم الملكى الإيطالى رقم 2423 الصادر فى 24 أغسطس 1933 ، بشأن منح الترخيص للسفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، بالرسو فى موانى المملكة وممتلكاتها ومستعمراتها ، فى : Ibid. , p. 383 ؛ والمرسوم الملكى الهولندى الصادر فى 30 أكتوبر 1909 المنظم لدخول السفن الحربية للقوى الأجنبية فى المياه الإقليمية وطرق الملاحة الداخلية لهولندا ، فى : Ibid. , p. 387 ؛ ومرسوم 29 أبريل 1931 بشأن تنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى الإقليم الهولندى ، والمعدل بمرسوم 13 سبتمبر 1946 ، فى : Ibid. , p. 391 ؛ ومرسوم الأول من مارس 1937 الخاص بتنظيم دخول السفن الحربية الأجنبية وحاملات الطائرات فى الأقاليم الهولندية الهندية ، فى : Ibid. , p. 394 ؛ والمرسوم النرويجى الصادر فى 19 يناير 1951 الخاص بدخول السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية فى إقليم النرويج فى زمن السلم . فى : Ibid. , p. 400 .

ممارسة هذه الوظائف أو الإختصاصات" [188] . وطالما أن مبدأ سيادة الدولة على بحرها الإقليمى بات مبدأ ذا طبيعة عرفية ، فإن كل قاعدة تتفرع عن هذا المبدأ تكتسب نفس الطبيعة . وعلى ذلك ، فإن القاعدة التى تمنع أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور ــ المنصوص عليها فى البند الأخير من الفقرة 2 من المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ــ هى أيضا قاعدة ذات طبيعة عرفية .

وتؤكد على ذلك أيضا الممارسة العملية ، فعندما تركت 6 سفن حربية فرنسية ممرها الملاحى وأبحرت فى شكل متعرج فى المياه الإقليمية السويدية يوم 2 يوليو 1984 ، طلبت منها السلطات السويدية بأن تمارس المرور فى تشكيل منتظم ، على أساس أن الإبحار فى شكل متعرج ليس له علاقة بالمرور البرئ . وقد إمتثلت هذه السفن لهذا الطلب

---

[188] ــ فقد جاء حكم محكمة التحكيم فى جزيرة بالماس الصادر فى 4 أبريل 1928 ، كما يلى :

« La souveraineté , dans les relations entre Etats , signifie l' indépendance . L' indépendance , relativement à une partie du globe , est le droit d' y exercer , à l' exclusion de tout autre Etat , les fonctions étatiques » .

يراجع النص الأصلى للحكم باللاتينى ، فى :

Recueil des sentences arbitrales , Nations Unies , vol. II , p. 852 .

والترجمة لهذا الحكم بالفرنسية ، فى :

Ch. Rousseau , Revue général de droit international public , tome XLII , 1935 , p. 163 .

مباشرة قبل أن تخرج من المياه الإقليمية للسويد [189] . ويجب التأكيد هنا على أنه ، فى الوقت التى حدثت فيه هذه الواقعة ، لم تكن الدولتين المعنيتين مرتبطتين بإتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، كما لم تكن إتفاقية 1982 قد دخلت بعد حيز النفاذ .

وعلاوة على كل ما سبق ، فإن الممارسة الدولية اللاحقة على إقرار إتفاقية 1982 لقانون تؤكد على الطبيعة العرفية لأحكام الفقرة 2 من المادة 19 من هذه الإتفاقية ، حيث أدخل عددا كبيرا من الدول أحكام هذه الفقرة فى تشريعاته الداخلية [190] .

---

[189] ـــ تراجع هذه الواقعة ، فى :

Ch. Rousseau , « Chronique des faits internationaux » , Revue général de droit international public , tome LXXXIX , 1985 , p. 154 – 155 .

[190] ـــ يراجع من هذه التشريعات : المادة 15 من تشريع Antigua-et-Barbuda رقم 18 فى 17 أغسطس 1982 بشأن المناطق البحرية . فى :

Le droit de la mer : Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 28 ;

والمادة 7 من تشريع Barbade رقم 1977ـــ26 الخاص بالمياه الإقليمية ، فى : 51 - 50 , .Ibid ؛ والمادة 11 من تشريع Belize الصادر فى 24 يناير 1992 بشأن البحر الإقليمى والمياه الداخلية والمنطقة الإقتصادية الخالصة ، فى : 59 - 58 , .Ibid ؛ والمادة 6 من المرسوم الملكى الدانماركى الصادر فى 27 فبراير 1976 بشأن دخول السفن الحربية والطائرات العسكرية الأجنبية فى إقليم الدانمارك وقت السلم ، فى : Ibid. , p. 115 ؛ والمادة 3 من مرسوم فرنسا رقم

185/85 فى 6 فبراير 1985 بشأن مرور السفن الأجنبية فى المياه الإقليمية الفرنسية ، فى : Ibid. , p. 159 ؛ والمادة 7 من تشريع Grenade رقم 17 لسنة 1978 بشأن المياه الإقليمية ، فى : Ibid. , p. 168 - 169 ؛ والمادة 7 من تشريع غينيا الإستوائية رقم 1984/15 فى 12 نوفمبر 1984 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة ، فى : Ibid. , p. 175 ؛ والمادة 6 من تشريع إيران الخاص بالمناطق البحرية لإيران فى الخليج العربى وبحر عمان ، فى : Ibid. , p. 200 ؛ والمادة 9 من تشريع بولونيا الصادر فى 21 مارس 1991 الخاص بالمناطق البحرية لجمهورية بولونيا والإدارة البحرية ، فى : Ibid. , p. 305 ؛ والمادة 9 من تشريع رومانيا الصادر فى 7 أغسطس 1990 بشأن النظام القانونى للمياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لرومانيا ، فى : Ibid. , p. 334 - 335 ؛ والمادة 15 من تشريع سنة 1994 بشأن المناطق البحرية لسانت لويس ، فى : Ibid. , 351 - 352 ؛ والمادة 15 من تشريع سنة 1984 بشأن المناطق البحرية لـ Saint-Kitts-et-Nevis ، فى : Ibid. , p. 363 - 364 ؛ والمواد 10 و 11 و 13 من إعلان السويد الصادر فى 3 يونيو 1966 بشأن دخول السفن الحربية والطائرات العسكرية الأجنبية فى إقليم السويد ، فى : Ibid. , p. 402 ؛ والمادة 6 من تشريع اليمن رقم 45 لسنة 1977 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى والمناطق البحرية الأخرى ، فى : Ibid. , p. 445 .

المبحث الرابع

التكييف القانونى لتصرفات السفن الحربية المخالفة للتشريعات والنظم الداخلية للدولة الساحلية

فى الواقع ، تعترف إتفاقية 1982 لقانون البحار للدول الساحلية بسلطات واسعة لتنظيم ما يتعلق ببعض المسائل الخاصة بالمرور البرئ بقوانين ونظم داخلية أو وطنية . وفى هذا الصدد ، تنص المادة 1/21 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "للدولة الساحلية أن تعتمد ، طبقا لأحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى ، قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمى ، بشأن المسائل التالية :

ا ــ سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور ؛

ب ــ حماية وسائل وأجهزة تيسير الملاحة وغير ذلك من المرافق والمنشآت ؛

جـ ــ حماية الكابلات وخطوط الأنابيب ؛

د ــ حفظ أو صيانة الموارد الحية للبحر ؛

هـ ــ منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك ؛

و ــ الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه ؛

ز ــ أعمال البحث العلمى البحرى وأعمال المسح الهيدروغرافى ؛

حــ ــ منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة" [191] .

كذلك ، تنص المادة 22 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "1 ــ للدولة الساحلية ، كلما إقتضت ذلك سلامة الملاحة ، أن تفرض على السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى إستخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التى قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن . 2 ــ ويجوز ، بصفة خاصة ، أن يفرض على الناقلات والسفن التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية" [192] .

---

[191] ــ وتجدر الإشارة هنا إلى أن الفقرة الثالثة من المادة 21 من إتفاقية 1982 لقانون البحار قد وضعت على عاتق الدولة الساحلية إلتزاما بالإعلان عن هذه القوانين ، حيث تنص على أن "تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة " .

[192] ــ ولكن تجدر الإشارة هنا إلى أن المادة 22 تنص فى فقرتها الثالثة على أن "تأخذ الدولة الساحلية بعين الإعتبار ، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب

وفى الواقع ، لسنا فى حاجة لتوضيح أو إبراز الطبيعة العرفية للقواعد التى تنطوى عليها إتفاقية 1982 لقانون البحار الخاصة بمنح الدولة الساحلية الحق فى تنظيم المرور البرئ فى بحرها الإقليمى ، لأن هذه القواعد تتفرع أو تنتج تلقائيا من سيادة الدولة على إقليمها . ويوضح ذلك المرسوم الرئاسى لبيرو رقم 19 الصادر فى 25 يونيو 1946 الخاص بتنظيم زيارة السفن الحربية والطائرات العسكرية لمياه بيرو الإقليمية ، حيث ينص هذا المرسوم على أنه "من المعترف به عالميا ، طبقا لممارسة الدول وإعتبارات الحماية والأمن الوطنى التى تقوم عليها

هذه المادة ، ما يلى : ا ـ توصيات المنظمة الدولية المختصة ؛ ب ـ القنوات المستخدمة عادة للملاحة البحرية الدولية ؛ جـ ـ ما لسفن وقنوات معينة من طبيعة خاصة ؛ د ـ كثافة حركة المرور . كما تنص فى فقرتها الرابعة على أن "تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور فى خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب" . كذلك تنص المادة 24 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "

"1 ـ لا تعيق الدولة الساحلية المرور البرئ للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمى إلا وفقا لهذه الإتفاقية . ويجب على الدولة الساحلية أن تمتنع بصفة خاصة ، عند تطبيقها لهذه الإتفاقية أو أى من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الإتفاقية ، عن : ا ـ فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملى إنكار حق المرور البرئ على تلك السفن أو الإخلال به ؛ ب ـ التمييز قانونا أو فعلا ضد سفن أية دولة أو ضد السفن التى تحمل بضائع إلى أية دولة أو منها أو لحسابها .

2 ـ تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أى خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمى" .

مبادئ السيادة على المياه الإقليمية ، أن للدولة حقوق خاصة بممارسة الرقابة أو السيطرة فى النطاق الإقليمى ؛ وأنه يكون من الضرورى لأجل هذه الرقابة أو السيطرة سن أو وضع الأحكام التى تنظم مرور السفن الحربية والسفن الحكومية للدول الأجنبية وزيارتها ووجودها خلال أو فى المياه الإقليمية لبيرو أو فى موانيها" [193] .

ولذلك ، فإن إتفاقية 1982 لقانون البحار قد وضعت على عاتق السفن الأجنبية ، عند ممارستها للمرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، إلتزاما واضحا بإحترام القواعد التى تضعها هذه الدولة فى قوانينها وتشريعاتها الداخلية لتنظيم هذا المرور البرئ . فقد نصت المادة 4/21 من هذه الإتفاقية على أن "تمتثل السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات فى البحر" .

---

[193] ـ فقد جاء نص هذا المرسوم على النحو التالى :

"by virtue of the practice of nations and considerations of national security and protection on which the principles of sovereignty over territorial waters are based it is universally recognized that a State has specific rights to exercise control in the territorial belt ; and , That it is necessary for the purpose of such control to enact provisions which regulate the passage , visits and presence of warships and Government vessels of foreign nations through or in the territorial waters and ports of Peru" . Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Series , 1957 , p. 404 .

وعلى ذلك ، فإن السؤال الذى يثار الآن هو : ماذا لو خالفت السفن الحربية الأجنبية ، أثناء مرورها فى البحر الإقليمى ، القواعد التى تضعها الدولة الساحلية فى قوانينها ونظمها الداخلية لتنظيم المرور البرئ ؟ .

سننطلق فى الإجابة على هذا التساؤل من رأى Berdud ، حيث يقول : "بعيدا عن الواقع ، يعنى على نحو مجرد ، يبدو لنا من الممكن والصحيح التمييز بين مخالفة قواعد إتفاقية 1982 لقانون البحار الخاصة بالمرور البرئ ومخالفة القواعد الداخلية للدول الساحلية . وبهذا الشكل ، يكون من الممكن والصحيح أيضا ، فى رأينا ، أى فى رأى Berdud ، تأكيد أن مخالفة القواعد الداخلية للدولة الساحلية لا يجعل هذا المرور غير بريئا . ولدعم هذا التأكيد ، يمكن تقديم حججا كثيرة ؛ يكفينا أن نعرض منها حجتين . فى المقام الأول ، إن عدم إحترام التشريعات الداخلية للدولة الساحلية لم يظهر فى قائمة الأنشطة المتضمنة فى الفقرة 2 من المادة 19 التى تشكل مرورا غير بريئا . وفى المقام الثانى ، تنص إتفاقية 1982 لقانون البحار على ردود أفعال مختلفة من جانب الدولة الساحلية ، حسب مخالفة السفينة للقواعد الخاصة بالمرور البرئ أو الخاصة بالتشريعات الداخلية للدولة الساحلية . وذلك ، يعنى بذاته أنه ، إذا أقرت الدولة تنظيمات تتضمن قواعد متماثلة مع المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يمكن أن يكيف هذا المرور فقط على أنه غير مشروعا وغير بريئا فى آن واحد" . ثم يواصل Berdud عرض رأيه ، فيقول : "ومع

ذلك ، سيكون من الصعب فى الممارسة التمييز بين مخالفة القواعد الداخلية ومخالفة القواعد الإتفاقية الخاصة بالمرور البرئ" [194] .

فعلى الرغم من أن Berdud بدأ التعبير عن رأيه بشأن هذه المسألة بالقول "بعيدا عن الواقع" ، يعنى أنه يعبر عن رأيه على نحو مجرد وغير متأثر بالظروف الخاصة لأية دولة ، فإننا نرى أنه على العكس أنه كان منغمسا فى هذا الواقع ، وكان منحازا للدول الغربية ، التى منها دولته أسبانيا ، عندما إنتهى إلى أن مخالفة قواعد إتفاقية 1982 هى فقط التى تجعل المرور غير بريئا ، بينما مخالفة قواعد التشريعات والنظم الداخلية للدولة الساحلية لا تجعله كذلك . وذلك للأسباب التالية :

1 – إن رأى Berdud ينطوى فى ذاته على تناقض واضح . فبعد أن أكد على أنه من الممكن والصحيح التمييز بين مخالفة قواعد إتفاقية 1982 لقانون البحار ومخالفة قواعد التشريعات الداخلية ، مؤكدا على أن مخالفة قواعد إتفاقية 1982 فقط هى التى تشكل مرورا غير بريئا ، عاد وأكد على أنه من الصعب فى الممارسة الدولية التمييز بين مخالفة قواعد إتفاقية 1982 وقواعد التشريعات الداخلية . فكيف يرى أنه من الممكن والصحيح التمييز بين مخالفة قواعد الإتفاقية وقواعد القانون الداخلى ، فى

---

[194] - Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 54 .

حين أنه لا يمكن إجراء هذا التمييز فى الممارسة الدولية ، التى تعد مصدرا رئيسيا من مصادر القانون الدولى .

2 ـ ليس من الصعب الرد على الحجتين التى يستند إليهما Berdud لدعم التمييز بين مخالفة قواعد الإتفاقية وقواعد القوانين والنظم الداخلية .

ففيما يتعلق بحجة أن "عدم إحترام التشريعات الداخلية للدولة الساحلية لم يظهر فى قائمة الأنشطة التى تشكل مرورا غير بريئا المتضمنه فى المادة 2/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار" . يمكننا القول بثقة أن الأنشطة الواردة فى المادة 2/19 جاءت على سبيل المثال وليس الحصر ، ودليل ذلك أن البند الأخير من الفقرة 2 من المادة 19 ، أكد على أن "أى نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور يعتبر ضارا بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها وأمنها" ، وبالتالى يمكن أن يعد عدم إحترام التشريعات الداخلية للدولة الساحلية على أنه ليس له علاقة مباشرة بالمرور ومن ثم غير بريئا .

أما فيما يتعلق بحجة أن "إتفاقية 1982 تنص على ردود أفعال مختلفة للدولة الساحلية ، حسب ما إذا كانت المخالفة للقواعد الخاصة بالمرور البرئ أم للتشريعات الداخلية . وأن ذلك ، يعنى بذاته ، أنه إذا أقرت الدولة الساحلية تنظيمات لها نفس مضمون المادة 19 من إتفاقية

1982 ، يمكن أن يكيف هذا المرور فقط على أنه غير مشروعا وغير بريئا فى آن واحد" . هنا يمكن الرد على هذه الحجة ، بأن تقرير إتفاقية 1982 للدولة الساحلية الحق فى إتخاذ إجراءات أو ردود أفعال ، حتى لو كانت مختلفة ، لمواجهة مخالفات قواعد الإتفاقية أو قواعد التشريعات الداخلية ، يعنى أن تصرفات أو أنشطة السفن الحربية الأجنبية المخالفة للقواعد التى تنص عليها التشريعات الداخلية لتظيم المرور البرئ تعد أعمالا غير مشروعة ومن ثم غير بريئة . أما القول بأن مخالفة التشريعات الداخلية لا يكون غير مشروعا وغير بريئا إلا إذا كانت هذه التشريعات تتضمن قواعد لها نفس مضمون المادة 2/19 ، فإن ذلك يعنى أن نصوص إتفاقية 1982 التى تعطى للدولة الساحلية الحق فى تنظيم بعض المسائل المتعلقة بالمرور البرئ هى نصوص عبثية ليس لها محل . وهذا أمر لا يمكن قبوله بأى حال ، لأن هذه النصوص لها قيمة ذاتية وتعطى للدول الساحلية الحق فى وضع القواعد الضرورية لتنظيم بعض مسائل المرور البرئ ، حماية لسيادتها وأمنها [195] . والدليل على ذلك ،

---

[195] ـــ ويمكننا أن نستشهد على ما يؤكد على أن هذه النصوص لها قيمة ذاتية وتخول الدولة الساحلية الحق فى إتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية أمنها ، بما أكده Berdud ذاته ، حيث قال:

« … le texte de Montego Bay n' oublie pas la nécessité pour les Etats riverains d' assurer leur sécurité . A ce propos , la Convention contient un article 25 , intitulé « Droits de protection de l' Etat côtier » , qui énonce les mesures dont disposent les Etats riverains pour faire face aux violations de la norme du passage inoffensif ainsi que la faculté qui leur appartient de

أنه عندما كان قصد الإتفاقية أن تكون قواعد القوانين والنظم الداخلية متطابقة مع قواعد الإتفاقية أو أية قواعد دولية أخرى ، كانت تقرر ذلك صراحة ، كما جاء بالمادة 2/21 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، حيث نصت على أن "لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما" .

3 ـــ إن هذا التمييز بين مخالفة قواعد الإتفاقية وقواعد القانون الداخلى يتعارض صراحة مع إعلان رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الصادر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 . فعندما إحتدم الخلاف بين الدول بشأن مسألة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، أقنع رئيس المؤتمر المطالبين بتقييد المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية بسحب إقتراحهم الخاص بتخويل الدولة الساحلية سلطة منع مخالفات تشريعاتها ولوائحها المتعلقة بالأمن ، مقابل أن يقرر فى الإعلان الذى سيصدر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 أن الدول التى صاغت هذا الإقتراح الذى تم سحبه تتمسك بالتأكيد على أن قرارها بسحب هذا الإقتراح لا يمس بحق

---

suspendre le passage pour des motifs liés à leur sécurité » . Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 55 .

الدول الساحلية فى أن تتخذ الإجـراءات الضرورية لحماية مصالحها الأمنية طبقـا للمادتين 19 و25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار [196] .

وعلى ذلك ، نخلص إلى أن مخالفة السفن الحربية الأجنبية ، أثناء مرورها فى البحر الإقليمى ، للقوانين والنظم الداخلية للدولة الساحلية التى تنظم المرور البرئ فى بحرها الإقليمى ، يجعل هذا المرور غير بريئا أو حتى غير مشروعا ، سواء كانت القواعد التى تنطوى عليها هذه القوانين والنظم متطابقة مع القواعد التى تنص عليها إتفاقية 1982 أم غير متطابقة معها ، طالما أخذت الدولة الساحلية بعين الإعتبار الشروط والإلتزامات التى وضعتها هذه الإتفاقية على عاتقها ، عند إصدارها لهذه القوانين والنظم الداخلية .

---

[196] - يراجع نص الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 فى :

Troisième Conférence , Doc. , vol. XVI , p. 142 .

الفصل الثالث

تدابير حماية الدولة الساحلية

من المرور غير البرئ

للسفن الحربية الأجنبية

الفصل الثالث

تدابير حماية الدولة الساحلية من المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية

تمهيد وتقسيم :

تؤكد إتفاقية 1982 لقانون البحار على ضرورة ضمان الأمن للدولة الساحلية ، أثناء ممارسة السفن الحربية الأجنبية للمرور البرئ فى بحرها الإقليمى . ففى هذا الصدد ، تتضمن المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، المعنونة "حقوق الحماية للدولة الساحلية" ، التدابير أو الإجراءات التى يمكن أن تتخذها الدولة الساحلية لمنع أى مرور غير بريئا . كما تنص على حقها فى وقف المرور البرئ لهذه السفن إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمنها . ولما كان نص المادة 25 يوجد فى الفرع (ا) " قواعد تنطبق على جميع السفن" ، من القسم 3 "المرور البرئ فى البحر الإقليمى" ، فإنها تطبق على كل أنواع السفن الأجنبية ، بما فيها السفن الحربية الأجنبية .

علاوة على ذلك ، تجيز إتفاقية 1982 لقانون البحار للدولة الساحلية أن تتخذ بعض الإجراءات أو التدابير لمواجهة السفن الحربية الأجنبية التى لا تحترم أثناء مرورها تشريعاتها ونظمها الداخلية الخاصة بالمرور البرئ فى بحرها الإقليمى .

وعلى ذلك ، علاوة على بيان وتحليل أحكام المادة 25 والمشاكل الهامة التى تثيرها بالنسبة لموضوع بحثنا ، فإننا سوف نوضح الإجراءات أو التدابير التى يمكن أن تتخذها الدولة الساحلية فى حالة مخالفة السفن الحربية للقوانين والنظم الداخلية للدولة الساحلية .

ومن ثم ، سنتناول التدابير أو الإجراءات التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها لمواجهة المرور غير البرئ ، فى المباحث الثلاثة التالية .

المبحث الأول ـــ منع المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبي فى البحر الإقليمى .

المبحث الثانى ـــ وقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى .

المبحث الثالث ـــ تدابير الدولة الساحلية لمواجهة مخالفة السفن الحربية الأجنبية لقوانينها ونظمها الداخلية .

المبحث الأول

منع المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية

فى البحر الإقليمى

تمهيد وتقسيم :

إن بيان حق الدولة الساحلية فى منع المرور غير البرئ فى بحرها الإقليمى ، يقتضى بيان القاعدة التى تقر هذا الحق للدولة الساحلية وكيف إستقرت فى القانون الدولى من ناحية ، وتوضيح مضمون هذه القاعدة ، أعنى : توضيح التدابير أو الإجراءات التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها طبقا لهذه القاعدة لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى .

وعلى ذلك ، سنتناول موضوع حق الدولة الساحلية فى منع المرور غير البرئ للسفن الحربية خلال بحرها الإقليمى ، فى المطلبين التاليين .

المطلب الأول ــ إستقرار قاعدة منع المرور غير البرئ فى القانون الدولى .

المطلب الثانى ــ مضمون تدابير منع المرور غير البرئ

المطلب الأول

إستقرار قاعدة منع المرور غير البرئ فى القانون الدولى

تنص المادة 1/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "للدولة الساحلية أن تتخذ ، فى بحرها الإقليمى ، التدابير أو الإجراءات اللازمة لمنع أى مرور لا يكون بريئا" . وفى الواقع ، فإن هذا النص يتطابق تماما مع نص الفقرة الأولى من المادة 16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [197] ، التى تجد أصلها فى المادة 1/17 من مشروع قانون البحار المقترح من لجنة القانون الدولى سنة 1956 .

فقد كانت المادة 1/17 من هذا المشروع تنص على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ ، فى بحرها الإقليمى ، التدابير اللازمة لمنع أى ضررا بأمنها أو بمصالحها الأخرى التى تجيز حمايتها هذه القواعد وقواعد القانون الدولى الأخرى" [198] .

---

[197] ــ فالمادة 1/16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة تنص على أن : "يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ ، فى بحرها الإقليمى ، التدابير أو الإجراءات اللازمة لمنع أى مرورا لا يكون بريئا" .

[198] ــ فقد كان نص المادة 1/17 من مشروع لجنة القانون الدولى بشأن قانون البحار سنة 1956 على النحو التالى :

وفى تعليق لجنة القانون الدولى على المادة 1/17 ، أوضحت أن هذه "المادة تعترف للدولة الساحلية بالحق فى التحقق ، عند الإقتضاء ، من طبيعة البراءة للمرور وإتخاذ التدابير الضرورية لمنع أى ضررا بأمنها أو بمصالحها التى تجيز هذه القواعد وقواعد القانون الدولى الأخرى حمايتها . وفى هذا الشأن ، كانت اللجنة الثانية لمؤتمر التدوين 1930 تستخدم تعبير "النظام العام" . بيد أن اللجنة فضلت إعادة الصيغة بحيث لا يدرج هذا التعبير ، الذى يمكن أن يفسر بطرق مختلفة" [199] .

وأثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف سنة 1958 ، لاحظ ممثل الولايات المتحدة الأمريكية ، أن الجزء الأخير من الفقرة 1 من المادة 17 المقدمة من لجنة القانون الدولى لم تتضمن أى شئ سوى تعريف نوع المرور غير البرئ [200] . علاوة على ذلك ، كانت بعض الدول ترى أن الترجمة الإنجليزية للنسخة الفرنسية الأصلية لم تكن

« L' Etat riverain peut prendre , dans sa mer territoriale , les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présents règles et les autres règles du droit international l' autorisent à sauvegarder » . Annuaire de la Commission du droit international , 1956 , vol. II , p. 273 .

[199] ــ يراجع تعليق لجنة القانون الدولى على هذه المادة ، فى :

Ibid. , Loc. cit.

[200] - Première Conférence , Documents , vol. III , p. 88 .

تراعى تماما روح النص الفرنسى الأصلى ، ولا سيما فيما يتعلق بحق الدولة الساحلية فى إتخاذ تدابير أو إجراءات مانعة . فقد كانت الترجمة الإنجليزية تقرأ على النحو التالى : "يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ الخطوات اللازمة فى بحرها الإقليمى لحماية نفسها ضد أى تصرف ضار بأمنها أو بمصالحها الأخرى ..." [201] . ولذلك ، طالبت بعض الدول بتبسيط نص لجنة القانون الدولى ، وإقترحت ست دول تعديله ليكون بالصيغة التالية : "يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ ، فى بحرها الإقليمى ، التدابير أو الإجراءات اللازمة لمنع المرور الذى لا يكون بريئا" [202] . وقد أقرت اللجنة الأولى لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار هذه الصيغة فى 2 أبريل 1958 [203] ، ودخلت بدون تعديلات كبيرة فى نص المادة 1/16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتخمة ، التى نقلتها نقلا حرفيا بعد ذلك المادة 1/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

---

[201] ــ فقد كانت صيغة النص الإنجليزى على النحو التالى :

"The coastal State may take the necessary steps in its territorial sea to protect itself against any act prejudicial to its security or to such other of its interests … " . United Nations Conference on the law of the sea , Official records , vol. III , P. 210 .

[202] ــ يراجع هذه الصغية فى :

Première Conférence , Documents , vol. III , Doc. A/CONF. 13/C. 1/L. 72 , p. 253 .

[203] - Ibid. , p. 111 .

وإذا كانت قاعدة حق الدولة الساحلية فى منع المرور غير البرئ قد إستقرت فى الإتفاقيات الدولية لقانون البحار منذ إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، فإن التساؤل الذى يطرح نفسه الآن هو : هل هذه القاعدة ذات طبيعة عرفية أم أنها مجرد قاعدة إتفاقية ؟ .

على الرغم من أنه لا يمكن التأكيد على أن قاعدة حق الدولة الساحلية فى إتخاذ التدابير اللازمة لمنع المرور غير البرئ هى قاعدة ذات أصل عرفى ، لأن المادة 1/16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لم تستوح من التشريعات الداخلية للدول ، حيث لم تتضمن هذه التشريعات قبل 1958 تدابير أو إجراءات مشابهة لتلك المنصوص عليها فى الفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار [204] ، فإنه يمكن التأكيد على أن هذه القاعدة قد إكتسبت طبيعة

---

[204] ـ تجدر الإشارة هنا إلى أن المرسوم الرومانى رقم 39 الصادر فى 28 يناير 1956 الخاص بالنظام القانونى للمياه الإقليمية لجمهورية رومانيا الشعبية ، هو فقط ، الذى أشار ، ومن بعيد ، إلى بعض الإجراءات فى هذا الشأن . فقد نصت المادة 2/4 من هذا المرسوم على أن : "السفن التى تمر أو تقف أو ترسو فى المياه الإقليمية أو لأغراض أخرى غير تلك المنصوص عليها فى الفقرة السابقة سيتم التنبيه عليها من خلال الإشارات المنشأة طبقا للأعراف الدولية بمغادرة المياه الإقليمية للجمهورية الشعبية الرومانية" . يراجع :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Series , 1957 , p. 238 .

العرف بعد ذلك ، حيث أدخلت بعض الدول هذه القاعدة فى تشريعاتها الداخلية ، سواء قبل إقرار إتفاقية 1982 لقانون البحار [205] ، أم بعد إقرار هذه الإتفاقية [206] .

وفى الواقع ، فإن هذا الإجراء الذى نصت عليه المادة 2/4 من المرسوم الرومانى ، تنص عليه المادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار فى حالة عدم إمتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، حيث تنص على أن "إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمى وتجاهلت أى طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمى على الفور" . ولكن تجدر الإشارة هنا إلى أن المادة 8 من المرسوم الرومانى كانت تجيز إتخاذ تدابير أكثر صرامة فى مواجهة الغواصات . فهذه المادة تنص على أن " ... الغواصات الأجنبية التى تبحر غاطسة فى المياه الإقليمية للجمهورية الشعبية الرومانية ستلاحق أو تطارد وتدمر بدون إخطار أو إنذار" . يراجع : المرجع السابق ، ص 240 .

[205] ـــ من هذه التشريعات ، يراجع : المادة 8/3 من تشريع 1974 الخاص بالمياه الإقليمية والمناطق البحرية لبنجلاديش . فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 47 ;

والمادة 8 من تشريع Barbade رقم 1977 ـــ 26 بشأن المياه الإقليمية ، فى : Ibid. , p. 51 ؛ والمادة 8 من تشريع Grenade رقم 17 لسنة 1978 الخاص بالمياه الإقليمية ، فى : Ibid. , p. 169 ؛ والمادة 8 من تشريع السودان لسنة 1970 الخاص بالمياه الإقليمية والجرف القارى ، فى : Ibid. , p. 394 ؛ والمادة 3 من تشريع سيرلانكا رقم 22 لسنة 1976 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 395 ؛ والمواد من 7 إلى 10 من تشريع اليمن رقم 45 لسنة 1977 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى والمناطق البحرية الأخرى ، فى :

المطلب الثانى

مضمون تدابير منع المرور غير البرئ

إذا كان للدولة الساحلية الحق فى إتخاذ التدابير اللازمة لمنع المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية عبر بحرها الإقليمى ، فإن السؤال الذى يثور الآن هو ، ما هو مضمون أو مدى التدابير التى يمكن للدولة الساحلية أن تقرها بهدف منع أى مرور لا يكون بريئا . فالمادة 1/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار نصت فقط على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ ، فى بحرها الإقليمى ، التدابير اللازمة لمنع أى مرور لا يكون بريئا" ، ولكنها لم توضح ما هى "التدابير اللازمة" فى هذا الشأن . الأمر الذى يقتضى منا توضيح مضمون أو مجموع التدابير أو

Ibid. , p. 446 ؛ والمادة 16 من تشريع Antigua-et-Barbuda رقم 18 الصادرفى 17 أغسطس 1982 بشأن المناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 29 .

[206] ـــ من هذه التشريعات ، يراجع : المادتين 5 و 6 من مرسوم فرنسا رقم 185/85 الصادر فى 6 فبراير 1985 الخاص بتنظيم مرور السفن الأجنبية فى المياه الإقليمية الفرنسية . فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , op. cit. , p. 160 ;

وقانون روسيا الإتحادية الصادر فى 17 يوليو 1998 بشأن المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لروسيا الإتحادية . يراجع موقع الإنترنت التالى :

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionlist.htm

الإجراءات الدفاعية التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى .

ولكن ، قبل محاولة توضيح مضمون التدابير أو الإجراءات الدفاعية التى تكون تحت تصرف الدولة الساحلية فى هذا الشأن ، تجدر الإشارة إلى أنه يبدو من الصعب أن نحدد مسبقا رد الفعل أو الإجراء الذى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذه ، لأن رد الفعل أو الإجراء الواقعى يجب أن يتقرر من جانب السلطات المدنية والعسكرية للدولة الساحلية فى ضوء الظروف الخاصة بكل حالة على حدة . وعلى ذلك ، فإن الدولة الساحلية تتمتع بحرية تقدير كبيرة فى تحديد رد الفعل أو الإجراء التى تواجه به المرور غير البرئ .

بيد أنه يجب التأكيد على أن هذه الحرية للدولة الساحلية ليست مطلقة ، لأن أى رد فعل أو إجراء تتخذه هذه الدولة الساحلية يجب أن يكون ضروريا لمواجهة المرور غير البرئ ، فالفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 ذاتها وصفت التدابير التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها بأنها ، "التدابير الضرورية les mesures nécessaires" .

وفى الواقع ، إن لزوم أو ضرورة رد الفعل أو الإجراء الذى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذه فى هذا الشأن ، يقتضى ضمنا أن يكون متناسبا أيضا مع النشاط غير البرئ الذى قامت به السفينة الحربية الأجنبية .

كذلك ، من المتفق عليه أن مراعاة الحصانة المعترف بها تقليديا للسفن الحربية [207] ، تقيد إلى حد كبير سلطة الرقابة للدولة الساحلية فى حالة السفن الحربية عنها فى حالة السفن الأخرى [208] .

بعد بيان حرية الدولة فى إختيار رد الفعل أو الإجراء المناسب لمواجهة المرور غير البرئ فى ضوء الظروف الخاصة بكل حالة على حدة والقيود التى ترد على حريتها فى هذا الشأن ، نحاول تحديد مضمون أو مجموع التدابير أو الإجراءات المشروعة التى يمكن أن تلجأ إليها الدولة الساحلية لمنع أى مرور غير برئ [209] . وتجدر الإشارة هنا إلى أنه ، بسبب غموض نص المادة 1/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار فى

---

[207] ـ كذلك تؤكد المادة 32 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على حصانة السفن الحربية ، حيث تنص على أنه : "ليس فى هذه الإتفاقية ، عدا الإستثناءات المنصوص عليها فى القسم الفرعى "ألف" وفى المادتين 30 و 31 ، ما يمس الحصانات التى تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" .

[208] ــ يراجع : النتائج التى فرضتها حصانة السفينة الحربية فى قضية توقف الغواصة السوفيتية whiskey 137 فى المياه السويدية . فى :

A. MANIN , L' échouement du whiskey 137 et le droit de la mer , Annuaire Français de Droit International , vol. XXVII , 1981 , p. 702 – 710 .

[209] ــ ومن نافلة القول هنا أنه يمكن للدول الساحلية فى جميع حالات المرور غير البرئ ، وأيا كانت التدابير أو الإجراءات التى إتخذتها أو تتخذها الدولة الساحلية لمواجهة هذا النوع من المرور ، أن تحتج على هذا المرور لدى الدولة التى ترفع السفينة الحربية علمها .

هذه المسألة ، فإننا سنستدعى بصفة أساسية الممارسة الدولية ، ولاسيما التشريعات الداخلية والوقائع الدولية فى هذا الشأن .

أولا ــ منع المرور : يبدو بوضوح من الحكم المنصوص عليه فى المادة 1/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، أن الدولة الساحلية يمكن أن تتخذ تدابير أو إجراءات لها طبيعة مانعة ، يمكن أن تصل إلى حد رفض المرور أو منعه ، إذا إرتابت أو شكت أن هذا المرور لن يكون بريئا . ويبدو أن هذه القاعدة مستقرة فى العرف الدولى ، حيث تنص على ذلك بوضوح بعض التشريعات الداخلية [210] ، وتسير فى نفس الإتجاه الممارسة العملية .

---

[210] ــ فعلى سبيل المثال ، نصت المادة 8 من تشريع 1974 الخاص بالمياه الإقليمية والمناطق البحرية لبنجلاديش على أن :

« Le Gouvernement peut adopter les mesures nécessaires : a) pour empêcher le passage dans les eaux territoriales d' un navire étranger ne jouissant pas du droit de passage inoffensif ; b) pour prévenir et réprimer la violation de toute loi ou de tout règlement en vigueur au bangladesh par un navire étranger exerçant son droit de passage inoffensif ; c) pour prévenir le passage de tout navire étranger sans l' autorisation préalable du Gouvernement ; et d) pour prévenir et réprimer toute activité pouvant porter préjudice à la sécurité ou aux intérêts de la République . Explication . Aux fins du présent article , on entend par « navire de guerre » tout bâtiment ou engin de surface ou sous-marin qui est ou qui peut être utilisé à des fins de guerre navale » . Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , op. cit. p. 47 .

قد رفضت سلطات الدولة الساحلية منح الترخيص لغواصة بعبور بحرها الإقليمى لمواجهة خطر التلوث الإشعاعى الذى ينتج عن الإنفجار النووى أو الأسلحة النووية التى كان يشك بأن الغواصة تنقلها . ففى 21 أغسطس 1980 ، ظهر حريق على ظهر غواصة سوفيتية تسير بالطاقة النووية على مسافة 100 ميل بحرى من جزيرة Okinawa اليابانية . وبسبب هذه الحادثة ، لم تستطع هذه الغواصة أن تبحر بوسائلها الخاصة ، وكان يجب سحبها . ولذلك طلبت سلطات الإتحاد السوفيتى من السلطات اليابانية الموافقة على سحب هذه الغواصة خلال مياهها الإقليمية . وقد وافقت اليابان على ذلك ، ولكن بشرطين : الأول ، حصول اليابان على ضمان من الإتحاد السوفيتى بألا ينتج عن الغواصة خطر التلوث الإشعاعى ؛ والثانى ، حصول اليابان على ضمان بألا تنقل الغواصة أسلحة نووية . وقد وافقت السلطات السوفيتية لليابان على الشرط الأول ، ولكنها رفضت الرد على الشرط . ومن ثم رفضت اليابان ، منح ترخيص بالمرور عبر المياه الإقليمية اليابانية . بيد أن سفن الإتحاد السوفيتى مرت رغم المنع وعبرت البحر الإقليمى لليابان ، الأمر الذى أثار إعتراضات عنيفة آنذاك من جانب السلطات الساحلية اليابانية [211] . وتجدر الإشارة

---

[211] ـ يراجع فى هذه الوقائع :

R. GRAMMING , The Yoron Jima Submarine Incident of August 11980 : A Soviet Violation of the Law of the Sea , Harvard International Law Journal , vol. 22 , n° 2 , 331 – 354 .

هنا إلى أنه وقت وقوع هذه الحادثة ، لم تكن إتفاقية 1958 مطبقة بين الدولتين ، لأنهما لم يكنا أطرافا بها .

ولكن فى حالة منع المرور غير البرئ ، يمكن أن يثور التساؤل التالى : هل يجب على سلطات الدولة الساحلية أن تتصل ، قبل أن تمنع المرور غير البرئ ، بالسفينة المعنية ، من خلال الراديو أو أية وسيلة أخرى مناسبة ، وتبلغها بشكوكها المتعلقة بطبيعة براءة المرور الذى تباشره أو تشرع فيه ، من أجل أن توضح هذه السفينة نواياها للدولة الساحلية ، أو تغير خط سيرها ، أو تمتنع عن القيام بالنشاط الذى يشكل مرورا غير بريئا ؟ .

فى هذا الصدد ، ينص الإعلان الأمريكى السوفيتى المشترك بشأن المرور البرئ الصادر فى 1989 [212] ، على أن : "تخطر الدولة الساحلية السفينة التى تشك فى عدم براءة مرورها خلال بحرها الإقليمى بأسباب شكوكها فى عدم براءة المرور ، وعلى السفينة أن توضح قصدها أو نواياها على نحو مـــلائم أو تصحح سلوكها فى فترة زمنية قصيرة معقولة" [213] .

---

[212] ـــ فى هذا الوقت ، كانت الدولتان طرفين فى إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى ، ولكن لم يكن أى منهما قد صدق على إتفاقية 1982 لقانون البحار ، التى لم تكن قد دخلت حيز النفاذ بعد .

[213] ـــ فقد جاء نص هذه الفقرة على النحو التالى :

ويبدو أن الحالة التى يتصورها هذا الإعلان ، هى تلك التى تتعلق فقط بحالة السفينة التى دخلت البحر الإقليمى للدولة الساحلية أو توجد فيه من قبل . أما بالنسبة لحالات السفن التى تشك الدولة الساحلية فى عدم براءة مرورها قبل دخولها بحرها الإقليمى ، فإنه يكون من حق الدولة الساحلية أن تمنعها من المرور دون أن توجه لها إنذارات شفهية . والسبب فى التمييز بين الحالتين : أنه فى الحالة الأولى قد يكون النشاط غير البرئ للسفينة غير مقصود ، وإنما يفرضه عليها الظروف الواقعية للمرور ، أما فى الحالة الثانية فإن عدم براءة المرور تكون مقصودة لأنها ترتبط بنية المرور ذاتها وليس بالنشاط الذى يصدر عن السفينة ، علاوة على أن عدم براءة المرور فى هذه الحالة قد يرجع إلى عدم حصول السفينة على ترخيص من الدولة الساحلية أو عدم إخطارها مسبقا بالمرور فى الوقت الذى يكون فيه الحصول على هذا الترخيص أو القيام بذلك

« A coastal State which questions whether the particular passage of a ship through its territorial se ais innocent shall inform the ship of the reason why it questions the innocence of the passage , and provide the ship an opportunity to clarify its intentions or correct its conduct in a reasonably short period of time » .

يراجع النص الكامل للإعلان الأمريكى السوفيتى المشترك الصادر فى 23 سبتمبر 1989 فى :

E. FRANCKX , Innocent passage of warships … op. cit. , p. 489 - 490 .

الإخطار ضروريا للمرور [214] . بل حتى فى الحالة التى توجد فيها السفينة من قبل فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن هذه الإخيرة ليست ملزمة بأن تخطرها بأن مرورها غير بريئا ، لأنه من المفترض أن هذه السفينة تعلم جيدا ما يجعل مرورها غير بريئا . ومن ثم فإن التحذيرات الشفهية من سفن الدولة الساحلية للسفن المخالفة أو غير البريئة ، هى مجرد إجراء يعطى لهذه السفن وضعا أفضل من الناحية القانونية فى منع السفن الحربية الأجنبية من متابعة مرورها غير البرئ ، قبل أن تلجأ إلى إطلاق طلقات نارية تحذيرية إليها أو تستخدم القوة ضدها [215] .

وفى هذا الصدد ، تقدم لنا الممارسة العملية مثالا واضحا ، لمنع سلطات الدولة الساحلية السفن الحربية الأجنبية من ممارسة المرور فى

---

[214] ـ ومع ذلك يرى بعض الفقه أن إخطار الدولة الساحلية للسفينة الحربية الأجنبية بشكوكها حول براءة مرورها ، يجب أن يتبع فى جميع الحالات ، حيث يقول BERDUD أنه :

« Bien que le cas particulier envisagé par la déclaration semble être celui d' un navire déjà présent dans la mer territoriale , nous sommes d' avis qu' une telle procédure doit être suivie en tous les cas » . Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 60 .

[215] ـ وفى هذا المعنى : يقول Rothwell أن :

"verbal warnings , the positioning of vessels to prevent the offending vessel from proceeding , the firing of warning …". D. R. ROTHWELL , Innocent Passage in the Territorial Sea : The UNCLOS Regime and Asia Pacific State Practice , Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea , Rothwell and Bateman eds. , Kluwer , 2000 , p. 76 .

البحر الإقليمى ، عن طريق طلقات الإنذار التى وجهت من سفن الدولة الساحلية إلى السفن الحربية الأجنبية مباشرة ، دون أى إخطار أو إنذار سابق . ففى 22 مارس 1985 ، أطلقت بحرية كوريا الجنوبية طلقات إنذار تجاه ثلاث سفن حربية صينية كانت قد دخلت فى مياهها الإقليمية ، الأمر الذى أجبرها على الهرب . وعلاوة على ذلك ، إعترضت كوريا الجنوبية بشدة على إنتهاك مياهها الإقليمية وطلبت من الصين أن تعتذر عن هذه الواقعة . وقد إعتذرت الصين ، بمذكرة موجهة إلى القنصل العام لكوريا الجنوبية فى هونج كونج [216] . وفى وقت حدوث هذه الحالة ، لم تكن إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة مطبقة بين الدولتين لأن أى منهما لم يكن طرفا فى هذه الإتفاقية ، كما لم تكن إتفاقية 1982 قد دخلت بعد حيز النفاذ .

ثانيا ــ إعتراض طريق السفينة الحربية والقبض عليها : يمكن للدولة الساحلية عندما يكون ذلك مناسبا أن تستوقف السفينة أو تعترض طريقها . ولكن فيما يتعلق بهذا الإجراء ، يجب أن نذكر أنه ، إذا كان يجوز للدولة الساحلية فى حالة السفن التجارية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية فرض تفتيش ومراقبة من أجل منع المرور

---

[216] ــ يراجع فى هذه الواقعة :

Ch. ROUSSEAU , Chronique des faits internationaux , Revue générale de droit international public , tome LXXXIX , 1985 , p. 756 – 757 .

غير البرئ أو تحديد الأنشطة التى تشكل مرورا غير بريئا ، فإن ذلك لا يجوز عندما يتعلق بالسفن الحربية . ومع ذلك ، يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ تدابير أخرى لمواجهة السفينة الحربية ذاتها [217] .

وعلى الرغم من أنه لا يمكن ، من حيث المبدأ ، القبض على السفينة الحربية أو إحتجازها ، بسبب حصانتها . فإن الممارسة العملية تقدم لنا حالات تم فيها القبض على السفن الحربية الأجنبية التى يكون مرورها فى البحر الإقليمى غير بريئا . فكما رأينا سابقا ، فى 23 يناير 1968 ، قبضت بعض سفن كوريا الشمالية على السفينة الحربية الأمريكية Pueblo ، التى إتهمتها كوريا الشمالية بإرتكاب أنشطة تجسس بالقرب من سواحلها ، ولم تطلق سراحها حتى الآن .

وبعد القبض على هذه السفينة ، أكد Rusk سكرتير الدولة الأمريكى أنه "حتى لو كانت السفينة Pueblo فى المياه الإقليمية لكوريا الشمالية ، فإن القبض عليها يكون خاطئا أو غير ملائما ... ففى حالة عدم وجود تهديد مباشر أو حال بهجوم مسلح (فالسفينة Pueblo كانت مسلحة فقط بمدفعين) ، فإن أقوى فعل يجب أن تتخذه الدولة الساحلية

---

[217] - Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 61 .

هو حراسة السفن الحربية الأجنبية أو مرافقتها إلى خـــارج المياه الإقليمية" [218] .

وكما هو واضح من رأى Rusk سكرتير الدولة الأمريكى أنه فى الحالة التى يكون فيها مرور السفينة الحربية الأجنبية غير بريئا ، دون أن تصل عدم البرءة إلى حد التهديد المباشر أو الحال بهجوم مسلح ، يجوز للدولة الساحلية أن تعترض طريق هذه السفينة وتحرسها حتى تخرج من بحرها الإقليمى . كما يتضح أيضا من رأى Rusk ، ولكن بمفهوم المخالفة ، أنه فى الحالة التى تقوم فيها السفينة الحربية الأجنبية بتهديد مباشر بهجوم مسلح أثناء مرورها فى البحر الإقليمى ، يجوز للدولة الساحلية القبض على هذه السفينة وإستخدام القوة ضدها .

ثالثا ــ إستخدام القوة المسلحة : يمكن للدولة الساحلية ، كملجأ أخير لمواجهة الإنتهاك الخطير لقاعدة المرور البرئ من جانب السفن

---

[218] ــ فقد قال Rusk سكرتير الدولة الأمريكى فى برقية 8 فبراير 1968 أن :

« Even if the Pueblo had been in the territorial waters of North Corea , its seizure would have been improper ... In the absence of immediate threat of armed attack (the Pueblo was armed with only tow machine guns) , escorting foreign naval vessels out of the territorial waters is the strongest action a coastal state should take » .

يراجع نص هذه البرقية فى :

American Journal of International Law , vol. 62 , 1968 , p. 756 – 757 .

الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، أن تستخدم القوة لمنع هذا المرور . فإذا كان إنتهاك أو مخالفة المرور البرئ يصل إلى درجة العدوان طبقا لقرار الجمعية العامة رقم 3314 الخاص بتعريف العدوان ، فإن رد فعل الدولة الساحلية يدخل تلقائيا فى إطار النظام القانونى للدفاع الشرعى المنصوص عليه فى المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة ، التى تعكس القانون العرفى فى الموضوع . وهذا يعنى أنه يجب على الدولة الساحلية التى تلجأ إلى الدفاع الشرعى لمواجهة المرور غير البرئ الذى يصل إلى حد العدوان أن تراعى شروط الدفاع الشرعى المنصوص عليها فى هذه المادة وتخطر مجلس الأمن بحالة الدفاع الشرعى وتمتثل للإجراءات التحفظية التى يصدرها مجلس الأمن فى هذا الشأن [219] .

وفيما يتعلق بإستخدام القوة من جانب الدولة الساحلية فى حالة الإنتهاك الخطير للنظام القانونى للمرور البرئ ، يجب الإشارة إلى الوقائع التى حدثت فى المياه الإقليمية السويدية والنرويجية فى ثمانينيات القرن

---

[219] ـ يراجع فى هذا المعنى :

A. CONSTANTINOU , The Right of Self-Defence Under Customary International Law and Article 51 of the UN Charter , Ant. N. Sakkoulas/Bruylant , Athénes , Bruxelles , 2000 , p. 205 ;

F. FRANCIONI , Peacetime Use of Force , Military Activities and New Law of the Sea , Cornell International Law Journal , vol. 18 , 1985 , p. 209 – 210 .

العشرين ، والمتهم فيها غواصات حربية سوفيتية . ففى 1981 ، رصدت القوات البحرية السويدية أكثر من مرة غواصات البحرية السوفيتية فى المياه الإقليمية السويدية ، وأحيانا بالقرب من بعض القواعد البحرية للدول الإسكندنافية . وفى 1982 ، تكررت هذه الإنتهاكات أربعين مرة على الأقل . وعموما ، عندما كانت تكتشف القوات البحرية السويدية أن هذه الغواصات تبحر غاطسة ، فإنها كانت تقذفها بالقنابل من أجل إجبارها على الظهور فوق سطح الماء . ولكن هذه الغواصات السوفيتية عادة ما كانت تتجاوز قذائف القوات البحرية السويدية وتهرب بطريقة منظمة . ولمواجهة هذه الإنتهاكات المتكررة ، كثفت البحرية السويدية إجراءاتها الدفاعية ، حتى وصلت إلى قذف القنابل بهدف طرد أو إبعاد السفن الحربية السوفيتية وتفجير ألغام الغواصات فى قاع البحر [220] . وحرى بالذكر أنه فى الوقت الذى حدثت فيه هذه الوقائع ، لم تكن إتفاقية 1958 مطبقة بين الإتحاد السوفيتى والسويد ، لأن هذه الأخيرة لم تكن طرفا فيها ، كما أن إتفاقية 1982 لقانون البحار لم تكن قد دخلت بعد حيز النفاذ .

---

[220] ـــ يراجع هذه الوقائع ، فى :

D. F. FROMAN , Uncharted waters ; Non Innocent Passage of warships in the Territorial , San Diego Law Review , 1984 , n° 3 , p. 679 – 688 .

وفى نفس الوقت ، أكدت البحرية الترويجية مرارا وتكرارا على وجود غواصات فى مياهها الإقليمية والداخلية . ولذلك أصدرت الحكومة النرويجية فى سنة 1983 سلسلة من التوجيهات تنص على أنه :

"إذا حدث إحتكاك غير مألوف مع غواصة ما ، يمكن للقوات البحرية النرويجية أن تستخدم الأسلحة بهدف إجبارها على أن تطفو على سطح المياه حتى لو تعرضت هذه الغواصة لخطر الفقد .

إذا لم تطفو الغواصة المعنية على السطح بإرادتها ، فإن الدولة التى طلبت من غواصتها ، مخالفة القانون الدولى ، فى إقليم دولة أخرى يجب أن تتحمل المسئولية إذا تم تدمير الغواصة أو إصابتها بأضرار وفقدت حياة إنسان .

إذا رغبت الغواصة المعنية بأن تطفو على سطح المياه ، أو إذا تلقت السلطات النرويجية رسالة فى هذا الشأن من الدولة التى تنتمى لها الغواصة ، سيتوقف إستخدام الأسلحة .

إذا كان من الممكن إعتبار أن الغواصة المعنية لا يمكن أن تهرب بعيدا ، فإنه يجب تجنب إستخدام الأسلحة الضخمة ، التى يترتب على إستخدامها خطر وشيك بالغواصة التى فقدت .

إذا حاولت الغواصة المعنية الهرب ، ولم يكن من الممكن منع هروبها بطريقة أخرى ، فإن السلطات النرويجية تجيز ، كملجأ أخير ، إستخدام كل الأسلحة المتاحة" [221] .

وكما هو واضح من هذه القواعد النرويجية ، فإنه يجوز للقوات البحرية النرويجية أن تقوم بشن هجوم مسلح مباشر على السفن الحربية الأجنبية التى يكون مرورها فى بحرها الإقليمى غير بريئا ، دون أن تعطى أى إنذار قبل شن هذا الهجوم ، على أساس أن الهجوم المسلح الذى تقوم به بحرية النرويج يدخل فى إطار الدفاع الشرعى ، الذى يجيز لها إستخدام القوة مباشرة لمنع الإنتهاكات المتواصلة لإقليمها .

وفى الواقع ، لم تكن الدول الإسكندنافية وحدها ، هى التى نصت فى تشريعاتها الداخلية على إجراءات دفاعية ، تتضمن إستخدام القوة مباشرة ، لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية . فقد أكد O'Connell على أن بعض دول الكتلة السوفيتية أعلنت أنها ستهاجم وتدمر الغواصات غير معلومة الهوية [222] .

---

[221] ــ تراجع هذه التوجيهات النرويجية ، فى :

D. F. FROMAN , Uncharted waters ; Non Innocent Passage of warships in the Territorial , op. cit. , p. 684 - 685 .

[222] - D. P. O'CONNELL , The influence of Law on Sea Power , Manchester University Press , Manchester , 1975 , p. 142 .

علاوة على ذلك ، فى 12 فبراير 1988 ، وكما أوضحنا ذلك سابقا ، لجأت فرقاطتين سوفيتيتين إلى القوة ، وقاومت السفينتين الحربيتين الأمريكيتين Yorktown و Caron فى البحر الإقليمى للإتحاد السوفيتى ، على مسافة 9 و 11 ميل بحرى من ساحل شبه جزيرة كريما Crimée ، وأحدثتا بهما أضرار خفيفة ، على أساس أن هاتين السفينتين الأمريكيتين لم يلتزما بشروط المرور فى البحر الإقليمى السوفيتى ، وبصفة خاصة الإلتزام بالمرور فى الممرات البحرية التى حددها الإتحاد السوفيتى .

وفى هذا السياق ، أصدرت روسيا الإتحادية فى 17 يوليو 1998 قانون المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لروسيا الإتحادية ، الذى يقر بوضوح إستخدام القوة لأسباب دفاعية ، حيث تنص المادة 3 منه على أنه "إذا إستخدمت السفينة الحربية الأجنبية أسلحة ضد روسيا الإتحادية أو سفنها أو مراكبها أو طائراتها أو مواطنيها ، ستنفذ إجراءات مضادة للرد على الهجوم طبقا لقانون روسيا الإتحادية الخاص بحدود دولة روسيا وميثاق الأمم المتحدة" [223] .

---

[223] ـ فقد جاء نص قانون روسيا الإتحادية الصادر فى 17 يوليو 1998 بشأن المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة على النحو التالى :

« 3 – If a foreign warship uses weapons against the Russian Federation , its ships , vessels , aircraft or citizens of the Russian Federation , countermeasures to repulse the attack shall be carried out in accordance with

وهنا يثور تساؤل بشأن الحالة التى يكون فيها النشاط الذى يشكل مرورا غير بريئا يتضمن إستخداما للقوة دون أن تصل هذه القوة إلى حد الهجوم المسلح أو العدوان . فى هذه الحالة ما هى التدابير أو الإجراءات التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها لمنع المرور غير البرئ ؟ .

لاشك أنه طالما أن النشاط غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية أثناء مرورها فى البحر الإقليمى لا يشكل عدوانا على الدولة الساحلية ، فإن هذه الأخيرة لا يمكن أن تلجأ إلى إستخدام القوة طبقا للدفاع الشرعى ، لأن العدوان هو شرط ضرورى من شروط اللجوء إلى الدفاع الشرعى . ومع ذلك ، يمكن فحص مدى إمكانية لجوء الدولة الساحلية إلى نظام الإجراءات المضادة ذات الطبيعة العسكرية .

فى البداية يجب التأكيد على أن أجهزة الأمم المتحدة لم تقر بصفة عامة شرعية "المجازاة بالمثل أو الإنتقامات العسكرية représailles" . فقد أدان مجلس الأمن فى قراره رقم 188 لسنة 1964 الصادر فى 9 أبريل 1964 "الإنتقام أو المجازاة بالمثل على أساس أن ذلك الإجراء

---

the Russian Federation Act concerning the State border of the Russian Federation and the Charter of the United Nations » .

يراجع هذا القانون على موقع الإنترنت التالى :

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionlist.htm

يتعارض مع أهداف ومبادئ الأمم المتحدة" [224] . كذلك أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة فى قرارها رقم 2625 الصادر فى 24 أكتوبر 1970 ، الذى يتضمن الإعلان الخاص بمبادئ القانون الدولى المتعلقة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول ، على أنه "يجب على الدول أن تمتنع عن الأعمال الإنتقامية التى تتضمن إستخدام القوة" [225] . وقد أشارت لجنة القانون الدولى أيضا ، فى تعليقها على المادة 30 من الجزء الأول من مشروعها بشأن المسئولية الدولية الخاص بالإجراءات المضادة ، أن بعض صور ردود الفعل على الأفعال غير المشروعة دوليا "التى كان معترفا بها طبقا للقانون الدولى التقليدى ، مثل الإنتقامات المسلحة أو العسكرية ، لم يعد مسموحا بها الآن فى زمن السلم" [226] .

---

[224] ـ يراجع فى التعليق على هذا القرار :

L-A. SICILIANOS , Les réactions décentralisées à l' illicite . Des contre-mesures à la légitime défense , L. G. D. J. , Paris , 1990 , 420 – 421 .

[225] ـ فقد جاء نص هذا الإعلان على النحو التالى :

« Les Etats ont le devoir de s'abstenir d'actes de représailles impliquant l'emploi de la force » . Résolution 2625 (XXV) de l' Assemblée générale des Nations unies : Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre Etats , conformément à la Charte des nations . Dans : P.-M. DUPUY , Les grands textes de droit international public , 5e édition , 2006 , Dalloz , p. 93 .

[226] ـ وتجدر الإشارة هنا إلى أن لجنة القانون الدولى قد أكدت على ذلك مرة ثانية ، ولكن بصيغة أقل حزم فى النسخة النهائية سنة 2000 من مشروع موادها الخاص بمسئولية الدولة عن

ولذلك ، يرى Sicilianos أن "رد الفعل المسلح ــ بإستثناء الدفاع الشرعى ــ لا يستبعد عندما يكون ردا فقط على عمل غير مشروع لا ينطوى على إستخدام للقوة (عدم تنفيذ أحكام القضاء الدولى أو الإكراه الإقتصادى غير المشروع) ، ولكنه يستبعد أيضا بإعتباره رد إنتقامى أوهجوم مضاد متناظر ومتناسب على عدم المشروعية ، مثلما يمكن أن يكون أحيانا فى حالة الإنتقامات المسلحة . ولا يبدو من الممكن توضيح هذا الإستبعاد للمعاملة بالمثل إلا إذا إعتبرنا أن مبدأ عدم اللجوء إلى القوة ، أو على الأقل مضمونه ، ذو طبيعة آمرة . ويؤدى الدعم المتصاعد للقيمة القانونية المعيارية لهذا المبدأ إلى ضعف مواز فى إمكانية مخالفته أو الإستثناء عليه" [227] .

العمل غير المشروع دوليا . فقد أكدت ، فى تعليقها على المادة 50/1/أ التى تنص على أن : "1 ــ الإجراءات المضادة لا يمكن أن تتضمن أى ضرر : أ) بالإلتزام بعدم اللجوء إلى إستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها كما هو منصوص عليه فى ميثاق الأمم المتحدة" ، على أن :

« en vertu du paragraphe 4 de l' article 2 de la Charte des Nations Unies , les « mesures coercitives » ne figurent pas parmi lesquelles l' Etat pourrait mener conformément au chapitre II du projet d' articles (contre-mesures) .

يراجع تعليق لجنة القانون الدولى على موقع الإنترنت التالى :

http://www.un.org/law/ilc/texts/State_responsibility/responsibilityfra.htm

[227] - يراجع :

L-A. SICILIANOS , Les réactions décentralisées à l' illicite . Des contre-mesures à la légitime défense , L. G. D. J. , Paris , 1990 , p. 499 .

وبتطبيق ما تقدم على موضوعنا ، يمكن القول أنه لا يجوز للدولة الساحلية مواجهة ، المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى الذى ينطوى على إستخدام للقوة لا يصل إلى حد العدوان ، برد فعل أو إجراء مسلح حتى وإن كان هذا الرد أو الإجراء متعادل ومتناسب مع نشاط السفينة غير البرئ الذى يتضمن إستخدام للقوة لا يصل إلى حد العدوان . وتبرير ذلك أن إجراءات المجازاة بالمثل المسلحة فى حالات إستخدام القوة التى لا تصل إلى حد العدوان غير مشروعة فى القانون الدولى المعاصر .

بيد أن Berdud يرى "أنه من الممكن للدولة التى تكون ضحية عمل غير مشروع دوليا يتضمن إستخداما للقوة لا يصل إلى درجة الهجوم المسلح أن ترد من خلال وسيلة للإجراءات المضادة يكون لها طبيعة أو صفة عسكرية طالما أن هذه الإجراءات المضادة لا تصل كذلك إلى مستوى الإعتداء المسلح" [228] . ويرى Berdud أن رأيه هو ترجمة منطقية للموقف الذى تبنته محكمة العدل الدولية فى حكمها الصادر فى 27 يونيو 1986 فى قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية فى نيكارجوا وضدهـــا ، حيث قالت :

[228] - Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre ..., op. cit. , p. 67 .

"العدوان المسلح كان يسمح بالحق فى الدفاع الشرعى الجماعى ، ولكن اللجوء إلى القوة بخطورة أقل ، كما وضحت المحكمة من قبل ... ، لم يجز أو يسمح بإجراءات مضادة جماعية تتضمن إستخدام القوة . فالوقائع المنسوبة لنيكارجوا ، على فرض أنها حدثت وتنسب إليها ، لا يمكن أن تبرر إجراءات مضادة متناسبة إلا من جانب الدولة الضحية أو المضرورة ، أعنى السلفادور أو هندوراس أو كوستاريكا . وهى لا يمكن أن تبرر إجراءات مضادة من جانب دولة غير ، الولايات المتحدة الأمريكية ، وبصفة خاصة التدخل الذى ينطوى على إستخدام القوة" [229] .

ويواصل Berdud تبرير رأيه فيقول ، "إذا كان يمكن ، طبقا لرأى محكمة العدل الدولية ، للدولة التى كانت محل إنتهاك منع إستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها لا يصل إلى حد الهجوم المسلح أن تلجأ إلى إجراءات

---

[229] ـــ فقد عبرت محكمة العدل الدولية عن موقفها فى هذا الشأن على النحو التالى :

« L' agression armée ouvrirait un droit à la légitime défense collective , mais recours à la force d' une moindre gravit é ne saurait , comme la Cour l' a déjà indiqué … , autoriser des contre-mesures collectives impliquant l' emploi de la force . Les faites reprochés au Nicaragua , à supposer même qu' ils aient été établis et qu'ils lui soient imputables , n'auraient pu justifier des contre-mesures proportionnées que de la part de l'Etat qui en aurait été la victime , c'est-à-dire El Salvador , le Honduras ou le Costa Rica . Ils ne sauraient justifier des contre-mesures prises par un Etat tiers , les Etats-Unis , et en particulier une intervention impliquant l' usage de la force » . C. I. J. Recueil , 1986 , p. 127 , para. 249 .

مضادة متناسبة تتضمن إستخدام القوة ، فإنها يمكن أن تتخذ من باب أولى إجراءات دفاعية بالمعنى الدقيق للإجراءات الدفاعية تتضمن إستخدام القوة ؛ ويجب أن يحترم الرد نفس المبادئ المقررة فى حالة العدوان كما هى منصوص عليها فى المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة . وبنقل هذا التبرير فى سياق مخالفة المرور البرئ ، يمكن للدولة الساحلية أن تستخدم القوة ضد السفينة الحربية التى ترتكب ، أثناء مرورها فى البحر الإقليمى ، أنشطة تتضمن إستخداما للقوة أقل خطورة من فعل العدوان" [230] .

وفى النهاية ، وأيا كان الخلاف حول مدى جواز إستخدام الدولة الساحلية لتدابير أو إجراءات مضادة عسكرية لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية الذى ينطوى على إستخدام للقوة لا يصل إلى حد العدوان ؛ فإنه يجب التأكيد على أن مضمون الفقرة 1 من المادة 25 من إتفاقية 1982 يظهر فى عدد كبير من التشريعات الداخلية ، وأن الدول غير الأطراف فى كل من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة وإتفاقية 1982 لقانون البحار كانت تطبق تدابير أو إجراءات تقترب جدا من التدابير أو الإجراءات التى يمكن أن تقرها أو تتخذها الدول الأطراف فى هاتين الإتفاقيتين لمنع المرور غير البرئ .

[230] - Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 67 .

وعلى ذلك فإن ثمة تماثل بين كل من النظام الإتفاقى المقرر فى إتفاقيتى 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة وإتفاقية 1982 لقانون البحار والنظام العرفى المطبق خارج هاتين الإتفاقيتين . الأمر الذى يعنى إمكانية تطبيق مضمون الفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على الدول الأطراف وغير الأطراف فى هذه الإتفاقية على أساس أنه ذو طبيعة عرفية .

المبحث الثانى

وقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية

تمهيد وتقسيم :

علاوة على حق الدولة الساحلية فى منع المرور غير البرئ طبقا المادة 1/25 إتفاقية 1982 لقانون البحار على النحو آنف البيان ، فإن الفقرة 3 من هذه المادة أقرت للدولة الساحلية الحق فى وقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية إذا كان هذا الوقف ضروريا لحماية أمنها .

وفى الواقع ، إن بيان حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ طبقا لحكم الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يقتضى بيان الطبيعة القانونية لهذا الحكم ، ثم توضيح مضمونه القانونى لمعرفة المبررات أو الأسباب التى تجيز للدولة الساحلية اللجوء إلى ممارسة الحق فى وقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية ، والقيود التى ترد على ممارستها له . وسيكون ذلك فى المطلبين التاليين .

المطلب الأول ــ الطبيعة القانونية للمادة 3/25 من إتفاقية 1982 .

المطلب الثانى ــ مضمون المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لحكم المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار

إن بيان الطبيعة القانونية للحكم المتضمن فى المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، والذى يقر للدولة الساحلية الحق فى وقف المرور البرئ ، يقتضى عرض تطوره التشريعى ، ثم بيان مدى طبيعته العرفية . وذلك فى الفرعين التاليين .

الفرع الأول

التطور التشريعى للمادة 3/25 من إتفاقية 1982

تنص الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا ، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى ، إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة ، بما فى ذلك المناورات بالأسلحة . ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب" .

وفى الواقع ، لم يكن نص هذا الحكم محلا لمناقشات كبيرة أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، فقد أخذ بالمضمون الأساسى لنفس الحكم الموجود فى إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، الذى يجد أصله بدوره فى إقتراح لجنة القانون الدولى سنة 1956 . ففى هذا العام إقترحت لجنة القانون الدولى مشروع مواد بشأن قانون البحار كانت المادة 3/17 منه تنص على أنه "يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا وفى أجزاء محددة من بحرها الإقليمى ممارسة حق المرور البرئ إذا كانت ، أى الدولة الساحلية ، ترى أن ذلك الوقف ضروريا لحماية حقوقها المنصوص عليها فى الفقرة 1 [231] . وفى هذه الحالة ، يجب الإعلان عن هذا الوقف" [232] .

---

[231] ـ كانت الفقرة الأولى من هذه المادة تنص على أن :

« L' Etat riverain peut prendre , dans sa mer territoriale , les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présents règles et les autres règles du droit international l' autorisent à sauvegarder » . Annuaire de la Commission du droit international , 1956 , vol. II , p. 273 .

[232] ـ كانت نص هذه الفقرة على النحو التالى :

« L'Etat riverain peut suspendre temporairement et dans des parties déterminées de sa mer territoriale l' exercice du droit de passage s'il le juge indispensable à la sauvegarde des droits prévus au paragraphe 1 . Dans ce cas , il doit publier cette mesure de suspension » . Ibid. , loc. cit.

ولكن ، عندما عرض نص مشروع لجنة القانون الدولى على مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958 ، كانت بعض الدول الغربية ترى أنه يمنح الدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة فى تقرير وقف المرور البرئ ، حيث قال ممثل بريطانيا فى هذا الصدد "أنه من الخطأ أن يترك للدولة الساحلية تقدير الوقت والظروف التى تعتبر أنه يكون ضروريا فيها وقف العمل بحق المرور . فهذا القرار يمكن أن يكون له أثار ضارة جدا على العلاقات الودية بين الدول والتجارة والمبادلات الدولية على حد سواء" [233] .

ولذلك ، إقترحت بعض الدول الغربية تعديل نص مشروع لجنة القانون الدولى بقصد ضمان موضوعية الدولة الساحلية فى تقيمها لظروف وقف المرور ، وذلك على النحو التالى : "مع مراعاة أحكام الفقرة 4 [234] ، يمكن للدولة الساحلية أن توقف المرور البرئ للسفن الأجنبية مؤقتا ، فى أجزاء محددة من بحرها الإقليمى ، إذا كان هذا الوقف جوهريا أو أساسيا

---

[233] ــ يراجع رأى ممثل بريطانيا ، فى :

Première Conférence , Documents , vol. III , p. 106 .

[234] ــ تنص الفقرة 4 على أنه "لا يمكن وقف المرور البرئ للسفن الأجنبية فى المصايق المستخدمة للملاحة الدولية ، لوصل جزء من أعالى البحار بجزء آخر من أعالى البحار أو بالبحر الإقليمى لدولة أجنبية" .

لحماية أمنها . ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب" [235] .

وفى النهاية ، أقر مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958 النص الذى إستقر فى الفقرة 3 من المادة 16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة بالصيغة التالية : "مع مراعاة أحكام الفقرة 4 ، يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا ، دون تمييز بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى ، إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة . ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب" .

وأثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، إقترحت بلجيكا ألا يقتصر حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ على حماية أمنها الخاص فقط ، وإنما يجب أن يمتد حق الدولة الساحلية فى ذلك كذلك إلى

---

[235] ـ يراجع ذلك فى الإقتراح المشترك لكل من الولايات المتحدة وهولندا والبرتغال وبريطانيا المقدم للمؤتمر فى 28 مارس 1958 ، حيث جاء على النحو التالى :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 , l' Etat riverain peut suspendre temporairement , dans des parties spécifiées de sa mer territoriale , le passage inoffensif des navires étrangers si cette suspension est essentielle pour la protection de sa sécurité . La suspension ne prendra effet qu' après avoir été dûment publiée » . Première Conférence , Documents , vol. III , Doc. A/CONF. 13/C.1/L. 70 , p. 106 .

وقف المرور البرئ لأسباب مرتبطة بأمن الملاحة ذاتها . وبعد مناقشة إقتراح بلجيكا تم الموافقة على أن يضاف إلى حكم الفقرة 3 من 16 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، حالة المناورات العسكرية فقط ، من بين كل الأنشطة التى من المحتمل أن تضر بأمن الملاحة [236] ، لأن هذه الحالة كان معترفا بها من قبل فى القانون العرفى ، على أنها تجيز للدولة الساحلية وقف المرور البرئ [237] .

ولذلك جاء فى النهاية نص الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار بالصيغة التالية ، "يمكن للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا ، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى ، إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة ، بما فى ذلك المناورات بالأسلحة . ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب" .

---

[236] ــ يراجع فى ذلك : الوثيقة C. 2/Informal Meeting/15 , 27 avril 1978 فى :

Renate Platzöder ed. , Third UNCLOS : Documents , Dobs Ferry , New York , Oceana , 1982 , vol. V , p. 22 .

[237] ــ يراجع فى ذلك :

Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 69 .

الفرع الثانى

الطبيعة العرفية لحكم المادة 3/25 من إتفاقية 1982

فى الواقع ، إن حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ فى بحرها الإقليمى كان معترفا به من جانب عدد كبير من التشريعات الوطنية ، حتى قبل إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة التى أقرت هذا الحق للدولة الساحلية لأول مرة فى إتفاقية دولية شارعة ، ولكن هذه التشريعات الوطنية كانت تخلط فى بعض الأحيان حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ بحقها فى منع هذا المرور كلية فى مناطق معينة [238].

---

[238] ـ فقد نصت المادة 6 من تشر يع إيران الصادر فى 13 يوليو 1934 بشأن حدود المياه الإقليمية ومناطق الرقابة والسيطرة على أن : "تحتفظ الحكومة الإمبراطورية بالحق فى منع مرور وبقاء السفن الحربية الأجنبية فى موانى معينة وأجزاء محددة من بحرها الإقليمى ، وذلك لأسباب الدفاع الوطنى أو لأسباب هامة أخرى . ويطلق على هذه الموانى والأجزاء الممنوعة إسم "مناطق مغلقة" . يراجع ذلك ، فى :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial sea , United Nations Legislative Series , 1957 , p. 25 ;

كذلك كانت المادة 9 ، من المرسوم الملكى الإيطالى رقم 2433 الصادر فى 29 أغسطس 1933 بشأن القواعد التى تحكم ضمان الترخيص للسفن الحربية الأجنبية فى زمن السلم بالرسو فى موانى ومراسى المملكة وممتلكات إيجه ومستعمراتها ، تنص على أن :

"Foreign warships may , in the interest of national defence , be prohibited from passing or remaining in the territorial waters of such particular areas as

ومع ذلك ، فإن لجنة القانون الدولى ذاتها قد أكدت على الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ المنصوص عليه فى المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار . فقد أوضحت اللجنة ، فى تعليقها على الفقرة 3 من المادة 17 من مشروع موادها الخاص بقانون البحار سنة 1956 ، أنه :

"فى الحالات الإستثنائية ، يجوز وقف المرور البرئ مؤقتا ، بناءا على أسباب ملحة أو قهرية تتعلق بالأمن العام . ومع أنه يمكن التأكيد على أن هذا الحق كان ينتج أو ينشأ سلفا من حكم الفقرة الأولى من هذه المادة [239] ، فإن اللجنة رأت من المفيد أن تشير إليه صراحة فى الفقرة

---

may from time to time be designated . Such prohibition , whether temporary or permanent , shall be made public through the means employed for the dissemination of hydrographic information relating to navigation . Semaphores , signal stations and national warships situated in the vicinity of such areas shall employ the international Code of Signals to communicate the said prohibition to foreign warships passing nearby" . Ibid. , p. 382 ;

ويراجع فى هذا المعنى أيضا ، المرسوم الرئاسى لبيرو رقم 19 الصادر فى 25 يونيو 1946 بشأن التنظيمات التى تحكم زيارة السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية ، فى : Ibid. , p. 404 ؛ والقواعد المؤقتة للإتحاد السوفيتى الصادرة فى 28 مارس 1931 بشأن زيارة السفن الحربية الأجنبية للإتحاد السوفيتى ، فى : Ibid. , p. 413 .

[239] ـ فقد كانت الفقرة الأولى من المادة 17 تنص على أن :

« L' Etat riverain peut prendre , dans sa mer territoriale , les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte à sa sécurité et à ceux de ses autres intérêts que les présents règles et les autres règles du droit international l'

الثالثة ، التى أبرزت أنها يمكن أن تكون فقط مسألة وقف مؤقت ومقيد بممرات محددة . ومن رأى اللجنة أن هذه المادة تعلن القانون الدولى السارى" [240] .

ولاشك أن التشريعات الوطنية التى جاءت بعد سنة 1956 ــ التاريخ الذى أكدت فيه لجنة القانون الدولى على الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ ــ وتضمنت أحكاما ذات مضمون مماثل لحكم الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، تقوى وتدعم تأكيد لجنة القانون الدولى على الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ المنصوص عليه فى هذه الفقرة . فحتى الآن يوجد ما يقرب من ثلاثين دولة ، تنص تشريعاتها الداخلية على حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ لأسباب وبواعث مختلفة ، يكون

---

autorisent à sauvegarder » . Annuaire de la Commission du droit international , 1956 , vol. II , p. 273 .

[240] ـ فقد جاء تأكيد اللجنة على الطبيعة العرفية للقاعدة المنصوص عليها فى المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على النحو التالى :

« Dans des cas exceptionnels , une suspension temporaire du droit de passage pourrait être permise , par suite de raisons impérieuses visant la sécurité générale . Quoique l'on puisse affirmer que cette faculté résultait déjà de la disposition du paragraphe 1 de cet article , la Commission a jugé utile d' en faire mention expressément dans un troisième paragraphe , qui fait ressortir qu' il peut seulement être question d' une suspension temporaire et limitée à des endroits déterminés . La Commission est d' avis que cet article énonce le droit international en vigueur » . Ibid. , Loc. cit.

من بينها عادة الأسباب والبواعث التى تضمنتها المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار [241] .

---

[241] ــ من هذه التشريعات ، يراجع : المادة 8/د من تشريع بنجلاديش لسنة 1974 الخاص بالمياه الإقليمية والمناطق البحرية . فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 47 ;

والمادة 4/12 من تشريع بليز Belize الصادر 24 يناير 1992 بشأن البحر الإقليمى والمياه الداخلية والمنطقة الإقتصادية الخالصة ، فى : Ibid. , p. 60 ؛ والمادة 5 من تشريع Comores رقم 82 ــ 005 الصادر 6 مايو 1982 ، فى : Ibid. , p. 103 - 104 ؛ والمادة 9 من تشريع جيبوتى رقم 78/AN/52 الصادر 9 يناير 1979 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والحدود البحرية وممارسة الصيد ، فى : Ibid. , p. 118 ؛ والمادة 2/6 من المرسوم الفرنسى رقم 185/85 الصادر 6 فبراير 1985 بشأن تنظيم مرور السفن الأجنبية فى المياه الإقليمية الفرنسية ، فى : Ibid. , p. 160 ؛ والمادة 4/6 من تشريع GUYANA رقم 10 لسنة 1977 الخاص بالحدود البحرية ، فى : Ibid. , p. 178 ؛ والمادة 3/4 من تشريع الهند لسنة 1976 الخاص بالمياه الإقليمية والجرف القارى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والمناطق البحرية الأخرى ، فى : Ibid. , p. 194 ؛ والمادة 8 من تشريع الإمتدادات البحرية لإيران فى الخليج العربى وبحر عمان ، فى : Ibid. , p. 201 ؛ والفقرة الأخيرة من المادة 4 من تشريع موريس Maurice لسنة 1977 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 252 ؛ والمادة 8 من تشريع مينمار Myanmar الخاص بالبحر الإقليمى والمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 266 ؛ والمادة 4/3 من تشريع باكستان لسنة 1976 الخاص بالمياه الإقليمية والمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 291؛ والمادة 1/3 من تشريع بولندا الصادر 21 مارس 1991 بشأن المناطق البحرية لبولندا والإدارة البحرية ، فى : Ibid. , p. 303 ؛ والمادة 11 من تشريع السورى رقم 37 الصادر 16 أغسطس 1981 ، فى : Ibid. , p. 322 ؛ والمادة 16 من تشريع رومانيا الصادر 7 أغسطس

1990 بشأن النظام القانونى للمياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لرومانيا ، فى : Ibid. , 336؛ والمادة 4/16 من تشريع سانت لويس لسنة 1984 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 353 ؛ والمادة 4/16 من تشريع Saint-Kitts-et-Nevis لسنة 1984 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 365 ؛ والمادة 4/10 من تشريع Saint-Vincent-et-Les-Grenadines رقم 15 لسنة 1983 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 373 ؛ والمادة 13 من تشريع الصومال رقم 37 الصادر 10 سبتمبر 1972 بشأن البحر الإقليمى والموانى ، فى : Ibid. , p. 390 ؛ والمادة 2/8 من تشريع السودان لسنة 1970 الخاص بالمياه الإقليمية والجرف القارى ، فى : Ibid. , p. 394 ؛ والمادة 4/3 من تشريع سيرلانكا رقم 22 لسنة 1976 الخاص بالمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 395 ؛ والمادة 17 من تشريع أوكرانيا المتعلق بالحدود الدولية الصادر 4 نوفمبر 1991 ، فى : Ibid. , p. 430 ؛ والمادة 9 من تشريع اليمن رقم 45 لسنة 1977 الخاص بالبحر الإقليمى والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى والمناطق البحرية الأخرى ، فى : Ibid. , p. 446 ؛ وقانون جمهورية بلغاريا الخاص بالمناطق البحرية والطرق المائية فى الداخل والموانى الصادر فى 28 يناير 2000 . فى : موقع الإنترنت التالى :

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionlist.htm

وقانون أندونيسيا رقم 6 الصادر فى 8 أغسطس 1996 بشأن المياه الأندونيسية . فى : موقع الإنترنت السابق ؛ وقانون البحر الإقليمى لجمهورية كوريا رقم 3037 الصادر فى 13 ديسمبر 1977 والمعدل بالقانون رقم 4986 الصادر فى 6 ديسمبر 1995 . فى : موقع الإنترنت السابق ؛ وقانون المياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لروسيا الإتحادية الصادر فى 17 يوليو 1998 . على : موقع الإنترنت السابق ؛ وقانون المناطق البحرية لسيشل رقم 2 لسنة 1999 . فى : موقع الإنترنت السابق .

المطلب الثانى

مضمون المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار

تنص الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "للدولة الساحلية أن توقف مؤقتا ، دون تمييز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية فى قطاعات محددة من بحرها الإقليمى إذا كان هذا الإيقاف ضروريا لحماية أمن تلك الدولة ، بما فى ذلك المناورات بالأسلحة . ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب" .

وكما هو واضح من هذا النص ، فإنه يتضمن المبررات أو الأسباب التى تجيز للدولة الساحلية وقف المرور البرئ ، والقيود التى ترد على حقها فى وقف هذا المرور . وعلى ذلك ، سنتناول مضمون حكم الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فى الفرعين التاليين .

الفرع الأول ـــ مبررات أو أسباب وقف المرور البرئ .

الفرع الثانى ـــ القيود على حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ .

الفرع الأول

مبررات أو أسباب وقف المرور البرئ

طبقا لنص الفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فإن أمن الدولة الساحلية هو المبرر الرئيسى لوقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى . وهنا يجب التأكيد على أن أمن الدولة الساحلية ، لا يعنى فقط إستبعاد أو منع المخاطر ذات الطبيعة العسكرية ، وإنما يعنى كذلك منع أى إنتهاك للقوانين والنظم الأمنية للدولة الساحلية .

وفى هذا الصدد ، نذكر ، بما سبق أن أشرنا إليه كثيرا فيما تقدم ، أن الدول المشايعة لفرض قيود على المرور البرئ ظلت ثابتة حتى اللحظة الأخيرة فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على أن تدخل فى الإتفاقية التى تتمخض عن هذا المؤتر نصوص تمنحها الحق فى منع أى إنتهاك لقوانينها ونظمها المتعلقة بالأمن ، وأن هذه الدول لم تسحب إقتراحاتها الخاصة بهذا الموضوع إلا بعد أن أكد لها رئيس المؤتمر أن الإعلان الذى سيصدر عن الإجتماع العام للمؤتمر المنعقد فى 26 أبريل 1982 لقانون البحار سيتضمن "تأكيد هذه الدول بأن قرارها بسحب إقتراحاتها المعنية بهذه المسألة ، لا يضر بحق الدول الساحلية فى

أن تتخذ الإجراءات المنصوص عليها فى المادتين 19 و 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار، لحماية مصالحها الأمنية" [242] .

وعلى ذلك ، فإن كل ما هو ضرورى لحماية المصالح الأمنية للدولة الساحلية ، بما فى ذلك الإنتهاكات لقوانينها ونظمها الأمنية ، يبرر لها الحق فى وقف المرور البرئ .

ولذلك ، على الرغم من أن المادة 3/25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار أكدت فقط على أنه يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور البرئ فى حالة قيامها بمناورات عسكرية ، حماية لأمنها وأمن الملاحة الدولية على حد سواء [243] ، فإنه يمكن للدولة الساحلية أيضا أن توقف المرور

---

[242] ـــ يراجع الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 ، فى :

Troisième Conférence , Documents , vol. XVI , p. 142 .

[243] ـــ ولذلك عندما أوقفت فرنسا الملاحة فى البحر الإقليمى لأجل إجراء مناورات عسكرية لم يكن ذلك موضع نزاع أبداً لا من إستراليا ولا من نيوزلاندا . يراجع فى ذلك :

الفقرة 49 من طلب أو عريضة إستراليا فى القضية التى رفعتها على فرنسا سنة 1974 ، بشأن التفجيرات النووية التى أجرتها فرنسا فى المحيط الهادى ، فى :

C. I. J. Mémoires , Essais nucléaires , Australie c. France , vol. I , p. 14 .

والفقرتين 428 و457 من المذكرة الخاصة بإختصاص المحكمة وجواز قبول دعوى إستراليا. فى:

Ibid. , p. 330 , 330 .

البرئ فى حالة قيامها بإجراء تجارب نووية أو إقامتها مناطق أمنية فى بحرها الإقليمى ، غير أن الأمر يحتاج لبعض التوضيح بالنسبة لهاتين الحالتين

الحالة الأولى ــ وقف المرور البرئ من أجل إجراء تجارب نووية : على الرغم من أن عدد الأمثلة قليل بحيث لا يسمح بتوضيح أو إجلاء الممارسة بشأن هذه الحالة ، فإن بعض الدول الساحلية قد أوقفت فعلا حق المرور البرئ من أجل إجراء أو تنفيذ تجارب نووية فى بحرها الإقليمى . فقد قرر المندوب السامى لفرنسا فى بولندا الفرنسية ، بالمخالفة لحكم 23 مايو 1985 ، وقف ممارسة حق المرور البرئ للسفن الأجنبية مؤقتا فى المياه الإقليمية حول جزيرتى Mururoa وFangataufa المرجانيتين ، من أجل إجراء أو تنفيذ سلسلة جـــديدة من التفجيرات النووية [244] . كذلك ، فإن حكومة الولايات المتحدة الأمريكية كانت قد

والفقرة 28 من طلب أو عريضة نيوزلاندا فى القضية التى رفعتها على فرنسا سنة 1974 ، بشأن التفجيرات النووية التى أجرتها فرنسا فى المحيط الهادى ، فى :

C. I. J. Mémoires, Essais nucléaires, Nouvelle-Zélande c. France, vol. II, p. 8.

والفقرة 204 من المذكرة الخاصة بإختصاص المحكمة وجواز قبول دعوى نيوزلاندا . فى :

Ibid. , p. 206 .

[244] ــ يراجع بشأن هذه الحالة :

أوقفت حق المرور البرئ للسفن الأجنبية ، بعض أيام ، فى المياه الإقليمية لجزيرة Amchitka الأمريكية فى نوفمبر 1971 ، من أجل إجراء بعض التجارب النووية [245] . وفى هذه الحالات ، لم تنازع الدول الأخرى فى حق الدول الساحلية فى وقف المرور البرئ ، وإنما كانت الإنتقادات التى وجهت للدولة الساحلية بشأن إجراء التفجيرات النووية ذاتها [246] .

الحالة الثانية ــ وقف المرور البرئ فى حالة إنشاء مناطق

أمن : على الرغم من أن كلا من إستراليا ونيوزلاندا ، إحتجتا فى قضيتى التفجيرات النووية أمام محكمة العدل الدولية سنة 1974 ، بأن المراسيم الفرنسية التى تتضمن إنشاء مناطق أمن فى بولندا الفرنسية ، والتى أوقفت بها فرنسا الملاحة حول جزيرة Mururoa المرجانية ،

J. P. QUENEUDEC , La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises , Annuaire Français de Droit International , vol. XXXI , 1985 , p. 788 .

[245] ــ يراجع بشأن هذه الحالة :

Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , Annexe 4 , p. 140 – 141 .

[246] ــ وفى هذا المعنى ، يقول BERDUD أنه :

« A notre connaissance , dans les cas d'espèce , la capacité des Etats côtiers de suspendre le droit de passage inoffensif n' a pas été contestée par d' autres Etats , les critiques portant avant tout sur les essais nucléaires eux-mêmes » . Ibid. , p. 72 .

تنتهك حريات أعالى البحار على أساس أن هذه المراسيم تنص على مناطق تمتد 60 ميل بحرى مجاورة للبحر الإقليمى ، فإن المحكمة لم تنتقد ــ عند عرضها للأسباب التى أقامت عليها حكميها الصادرين فى 20 ديسمبر 1974 ــ التدابير أو الإجراءات النى أقرتها فرنسا أكثر من مرة ، المتمثلة فى إنشاء مناطق أمنية ، فى أعالى البحار لوقف الملاحة حول جزيرة Mururoa المرجانية فى 1966 و 1967 و 1968 و 1970 و 1971 و 1972 [247] .

وبناء على حكم المحكمة فى هاتين القضيتين ، يمكن القول أنه إذا كانت المحكمة لم تعترض على وقف المرور البرئ بسبب هذه المناطق الأمنية المقامة فى أعالى البحار ، فإنها لن تعترض ، من باب أولى ، على وقف المرور البرئ عندما يتم إنشاء هذه المناطق الأمنية فى البحر الإقليمى .

---

[247] ـ يراجع فى ذلك : حكم محكمة العدل الدولية فى قضية التفجيرات النووية بين إستراليا وفرنسا الصادر فى 20 ديسمبر 1974 .

Affaire des Essais Nucléaires (Australie c. France) , Arrêt du 20 Décembre 1974 , C. I. J. Recueil , 1974 , p. 258 , para. 17 .

وحكم محكمة العدل الدولية فى قضية التفجيرات النووية بين نيوزلاندا وفرانسا .

Affaire des Essais Nucléaires (Nouvelle-Zélande c. France) , Arrêt du 20 Décembre 1974 , C. I. J. Recueil , 1974 , p. 461 – 462 , para. 17 .

وهكذا ، على الرغم من أن محكمة العدل الدولية لم تقم أساسا قويا لهذه الحالة ، فإنها فى نفس الوقت لم ترفض حق الدولة الساحلية فى أن ، تعلن فى الوقت المناسب ، إنشاء مناطق أمن ، يمكن أن توقف فيها ممارسة حق المرور البرئ .

ولكن هل يعنى ذلك ، أن حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ هو حق مطلق ؟ . فى الواقع إن الفقرة 3 من المادة 25 تنص على بعض الشروط أو القيود التى يجب على الدولة الساحلية أن تراعيها عند ممارستها لهذا الحق .

الفرع الثانى

القيود على حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ

لاشك أن الدولة الساحلية هى التى تقرر أن وقف المرور البرئ يعد ضروريا لحماية أمنها أو مصالحها الأمنية . وعلى ذلك ، فإن تقرير الوقت والظروف التى تبرر وقف المرور البرئ يكون من إختصاص الدولة الساحلية ذاتها أيضا .

ولكن يجب التأكيد هنا على أن تقدير الدولة الساحلية لوقت وظروف وقف المرور البرئ يجب أن يستند على إعتبارات موضوعية وليس إعتبارات شخصية . بمعنى أنه يجب أن تكون المصالح الأمنية للدولة

الساحلية تقتضى فعلا وقف المرور البرئ . وما يؤكد ذلك ، أنه عندما قدمت لجنة القانون الدولى ، لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار ، نص مشروعها الذى كان يعطى الدولة الساحلية إختصاص تقديرى واسع يمنحها نوع من التقدير الشخصى ، إعترضت بعض الدول على ذلك النص على أساس أنه قد يضر بالعلاقات الودية بين الدول والمبادلات التجارية الدولية . ولذلك أقر مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار سنة 1958 الإقتراح المشترك الذى قدمته كل من الولايات المتحدة وبريطانيا وهولندا والبرتغال ، الذى كان يهدف إلى تعديل النص المقترح من لجنة القانون الدولى على نحو يضمن أن يكون تقدير الدولة الساحلية لضرورة وقف المرور البرئ أكثر موضوعية .

علاوة على ذلك ، كما يبرز من نص الفقرة 3 من المادة 25 ، فإن السلطة التى تملكها الدولة الساحلية لوقف المرور البرئ فى بحرها الإقليمى ، عندما يكون هذا الإجراء ضروريا لحماية أمنها أو مصالحها الأمنية أو لقيامها بمناورات عسكرية ، ليست سلطة مطلقة . فعلى الدولة الساحلية ألا تمارس حقها فى وقف المرور البرئ بشكل ينطوى على أى تمييز قانونى أو فعلى بين سفن الدول الأجنبية ، وأن تعلن عن هذا الإيقاف للمرور البرئ إعلانا كافيا .

كذلك يجب أن يكون وقف الدولة الساحلية للمرور البرئ وقفا مؤقتا وليس دائما ، وأن يكون فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى . ولكن فيما يتعلق بهذا القيد ، يثور تساؤل هام هو ، هل يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور البرئ وقفا دائما فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى إذا كان هذا الوقف تقتضيه ضرورة حماية أمنها أو مصالحها الأمنية ؟ .

فى الممارسة الدولية ، أقر عدد كبير من الدول فى تشريعاته الداخلية ، سواء قبل إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [248] أم بعد إتفاقية 1982 لقانون البحار [249] ، أحكاما تهدف إلى منع أى مرور فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى .

---

[248] ــ يراجع ما تقدم ، تشريعات الدول المشار إليها فى الهامش 233 .

[249] ــ بعد إتفاقية 1982 لقانون البحار نصت المادة 1/3 من تشريع 21 مارس 1991 الخاص بالمناطق البحرية والإدارة البحرية لجمهورية بولندا على أنه "يمكن أن يقام أو ينشأ ، إذا كان دفاع أو أمن الدولة يتطلب ذلك ، مناطق معينة فى المياه الداخلية والبحر الإقليمى تمنع فيها الملاحة والصيد ... " . يراجع هذا التشريع ، فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 303 .

وجدير بالذكر فى هذا الشأن ، أن هذه المسألة كانت بالتحديد هى نقطة الخلاف أو النزاع بشأن حق المرور البرئ بين الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتى فى سنوات الحرب الباردة ، حيث كان الإتحاد السوفيتى يؤكد دائما على حقه فى الوقف الدائم للملاحة فى مناطق محددة من بحره الإقليمى . وفى النهاية ، تم التغلب على هذا الخلاف بالإتفاق الذى ظهر فى الإعلان المشترك للدولتين فى نهاية الحرب الباردة سنة 1989 ، الذى نص فى البند الخامس منه على أن :

"تلتزم السفن الى تمارس حق المرور البرئ بكل قوانين وتنظيمات الدولة الساحلية التى أقرتها طبقا لقواعد القانون الدولى وثيقة الصلة بالموضوع ، التى تعكسها المواد 21 و 22 و 23 و 25 من إتفاقية 1982 . ومن هذه القوانين والتنظيمات ، قوانين وتنظيمات الدولة الساحلية التى تطلب من السفن التى تمارس حق المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى إستخدام الممرات البحرية وخطط فصل حركة المرور التى يمكن أن تفرض عندما تكون ضرورية لحماية الملاحة . وفى المناطق التى لا يفرض فيها ممرات بحرية أو خطط فصل حركة المرور ، فإن السفن تتمتع مع ذلك بحق المرور البرئ" [250] .

---

[250] ــ يراجع نص الإعلان المشترك للإتحاد السوفيتى والولايات المتحدة ، فى :

E. FRANCKX , Innocent passage of warships … , op. cit. , p. 489 – 490 .

وعلى ذلك ، من رأينا ، على خلاف Berdud [251] ، أنه يجوز للدولة الساحلية ، طبقا لإتفاقية 1982 لقانون البحار والعرف الدولى ، أن توقف المرور البرئ وقفا دائما فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى ، لاسيما إذا كان أمنها أو مصالحها الأمنية يقتضى هذا الوقف . ويقوى من إستنتاجنا فى هذا الشأن ، أن الوقف الدائم للمرور البرئ من قبل الدولة الساحلية فى مناطق محددة من بحرها الإقليمى لا يعنى إنكار للمرور البرئ أو وقف دائم له فى كل البحر الإقليمى ، علاوة على أنه ينسجم مع أولوية سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى على حق المرور البرئ لسفن الدول الأجنبية ، ويدخل فى إطار الإعلان النهائى لرئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذى صدر عن الإجتماع العام للمؤتمر فى 26 أبريل 1982 . وعلى ذلك ، يجوز للدولة الساحلية كذلك أن تقيم مناطق أمنية دائمة فى بحرها الإقليمى .

---

[251] - حيث يقول Berdud فى هذه المسألة :

« Nous sommes d' avis que , eu égard à l' esprit de l' institution de la suspension du droit de passage inoffensif dans la Convention de 1982 et en particulier à la teneur de son article 24 , l' interdiction permanente du passage dans certaines zones de la mer territoriale serait aujourd'hui contraire au droit international en vigueur , et cela indépendamment de ce que par le passé elle ait pu être compatible avec le droit positif » . Carlos Espaliù BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers ..., op. cit. , p. 75 .

المبحث الثالث

تدابير الدولة الساحلية لمواجهة مخالفة السفن الحربية الأجنبية لقوانينها ونظمها الداخلية

تمهيد وتقسيم

طبقا للمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، إذا لم تمتثل السفينة الحربية الأجنبية لقوانين ونظم الدولة الساحلية ، يكون من حق هذه الأخيرة الدولة الساحلية أن تطلب من هذه السفينة مغادرة بحرها الإقليمى فورا . الأمر الذى يقتضى بيان كيفية ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق طبقا للمادة 30 ، وتوضيح الطبيعة العرفية للحكم الذى تطوى عليه هذه المادة . وسنتناول ذلك فى المطلبين التاليين .

المطلب الأول ـ حق الدولة الساحلية فى إجبار السفينة الحربية المخالفة لقوانينها الداخلية على مغادرة بحرها الإقليمى طبقا للمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الثانى ـ الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية فى إجبار السفينة الحربية المخالفة لقوانينها على مغادرة بحرها الإقليمى .

المطلب الأول

حق الدولة الساحلية فى إجبار السفينة الحربية المخالفة لقوانينها الداخلية على مغادرة بحرها الإقليمى طبقا للمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار

فى سنة 1956 إقترحت لجنة القانون الدولى مشروع مواد بشأن قانون البحار ، وكانت المادة 25 من هذا المشروع تنص على أنه "فى حالة عدم إمتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية الخاصة بالمرور فى البحر الإقليمى ، وتجاهلت الدعوة التى توجه إليها للإمتثال لهذه القواعد ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب منها الخروج من البحر الإقليمى"[252] . وقد أكدت اللجنة ، فى تعليقها ، على أن هذه "المادة توضح للدولة الساحلية الطريق المتبع فى حالة عدم الإمتثال لقوانينها" [253] .

---

[252] ــ فقد جاء نص المادة 25 من مشروع لجنة القانون الدولى سنة 1956 بالصيغة التالية :

« En cas d' inobservation par le navire de guerre des règles de l' Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale , et faute par ce navire de tenir compte de l' invitation qui lui serait adressée de s' y conformer , l' Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale » . Annuaire de la Commission du droit international , 1956 , vol. II , p. 277 .

[253] ــ وتجدر الإشارة إلى أن لجنة القانون الدولى ، قد إقتصرت فى تعليقها على نص المادة 25 من مشروع 1956 على الإشارة إلى أن :

وأثناء أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف سنة 1958 ، لم يكن النص المقترح من لجنة القانون الدولى محل مناقشات كبيرة ، وأقره المؤتمر دون أى تعديل [254] ، وإستقر فى المادة 23 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة [255] .

وفى الواقع ، إن إتفاقية 1982 لقانون البحار ، هى الأخرى ، توقعت إمكانية ألا تحترم السفن الحربية الأجنبية القواعد الداخلية ، التى تقـرها الدولة الساحلية بشأن المرور البرئ طبقـا للمادتين 21 [256] و

« L' article indique à l' Etat riverain la voie à suivre en cas d'inobservation de ses prescriptions » . Ibid. loc. cit.

[254] ـ يراجع فى ذلك :

Première Conférence , Documents , vol. III , p. 142 , 149 , 224 .

[255] ـ تنص المادة 23 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة على أنه "فى حالة عدم إمتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية بشأن المرور فى البحر الإقليمى ، وتجاهلت الدعوة التى توجه لها للإمتثال لهذه القواعد ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من هذه السفينة الخروج من البحر الإقليمى" .

[256] ـ تنص المادة 21 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن :

"1 ـ للدولة الساحلية أن تعتمد ، طبقا لأحكام هذه الإتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى ، قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمى ، تتناول الأمور التـالية كلها أو بعضها : (ا) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحرى ؛ (ب) حماية وسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق والمنشآت ؛ (جـ) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب ؛ (د) حفظ الموارد الحية للبحر ؛ (هـ) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة

22 [257] منها . ولذلك سارت على نهج إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة فى هذا الشأن ، وأجازت للدولة الساحلية أن تلجأ إلى

بمصائد الأسماك ؛ (و) الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه والسيطرة عليه ؛ (ز) البحث العلمى البحرى وأعمال المسح الهيدروغرافى ؛ (حـ) منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة .

2 ـ لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما .

3 ـ تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة .

4 ـ تمتثل السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشأن منع المصادمات فى البحر" .

[257] ـ تنص المادة 22 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن :

"1 ـ للدولة الساحلية ، كلما إقتضت ذلك سلامة الملاحة ، أن تفرض على السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال بحرها الإقليمى إستخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التى قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن .

2 ـ ويجوز ، بصفة خاصة ، أن يفرض على الناقلات والسفن التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية .

3 ـ تأخذ الدولة الساحلية بعين الإعتبار ، عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة ، ما يلى : (ا) توصيات المنظمة الدولية المختصة ؛ (ب) وأى قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية ؛ (جـ) وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة ؛ (د) وكثافة حركة المرور .

نفس الإجراءات فى هذه الحالة ، حيث نصت فى المادة 30 منها على أنه "إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمى وتجاهلت أى طلب يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمى على الفور" .

وعلى ذلك ، طبقا للمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار يجوز للدولة الساحلية ، فى حالة مخالفة السفينة الحربية لقوانينها ونظمها الداخلية الخاصة بالمرور فى بحرها الإقليمى وتجاهلها التحذير أو التبيه الذى توجهه لها سلطات الدولة الساحلية للإمتثال لهذه القوانين والنظم ، منع مرور هذه السفينة وإلزامها بمغادرة البحر الإقليمى فورا .

وفى هذه الحالة ، إذا لم تمتثل السفينة الحربية لأمر الدولة الساحلية لها بمغادرة بحرها الإقليمى ، ينتهى بذلك مرورها البرئ ويتحول إلى مرور غير برئ ، وبذلك تملك الدولة الساحلية الحق إتخاذ أى إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية المتصورة فى إطار الفقرة 1 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، مثل : منع مرورها بالقوة ، أو إعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمى ، أو حتى إستخدام

---

4 ـ تبين الدولة الساحلية بوضوح حدود هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور فى خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب" .

القوة ضدها تطبيقا لحق الدفاع الشرعى إذا كان سلوكها يندرج تحت تعريف العدوان . ولا يمكن الدفع هنا بحصانة السفينة الحربية ، لأن الحصانة لا تعنى إنتهاكها لقواعد القانون رغم التنبيه عليها بذلك ، علاوة على أن المادة 32 من إتفاقية 1982 لقانون البحار التى قررت هذه الحصانة للسفن الحربية ، إستثنت تمتع السفينة الحربية بها فى حالة عدم إمتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البرئ [258] .

علاوة على ذلك ، يجوز للدولة الساحلية ، فى جميع الأحوال ، أن تطالب دولة علم السفينة الحربية بتعويض ، أيا كان نوعه ، عن الأضرار التى تنتج عن إنتهاك هذه السفينة أو مخالفتها لتشريعاتها ونظمها الداخلية . وهكذا ، تنص المادة 31 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "تتحمل دولة العلم المسئولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم إمتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمـــة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمى أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولى" .

---

[258] ــ فقد نصت المادة 32 من إتفاقية 1982 لقانون البحار فى هذا الشأن على أنه : "ليس فى هذه الإتفاقية ، عدا الإستثناءات الواردة فى القسم الفرعى ألف وفى المادتين 30 و 31 ، ما يمس الحصانات التى تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية" .

المطلب الثانى

الطبيعة العرفية لحق الدولة الساحلية فى إجبار السفينة الحربية المخالفة لقوانينها على مغادرة بحرها الإقليمى

فى الواقع ، إن التدابير المقررة للدولة الساحلية ، فى المادة 23 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة والمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، لمواجهة إنتهاك أو مخالفة السفن الحربية الأجنبية التى تمارس المرور فى بحرها الإقليمى لتشريعاتها وقوانينها ، كانت مقررة فى القانون الدولى العرفى قبل أن تقرها إتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة سنة 1958 بفترة طويلة .

ففى أثناء أعمال مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى سنة 1930 حظيت مسألة ضمان إحترام السفن الحربية الأجنبية التى تمر فى البحر الإقليمى للتشريعات والتنظيمات الوطنية للـدولة الساحلية بمناقشة كبيرة . وفى النهاية ، إقترحت اللجنة الثانية لهذا المؤتمر فى مشروعها الخاص بالبحر الإقليمى ، المادة 13 التى كانت تنص على أنه : "فى حالة عدم إمتثال السفينة الحربية لقواعد الدولة الساحلية بشأن المرور فى البحر الإقليمى ، وتجـاهلت الدعوة التى توجه لها للإمتثال لهذه القـواعد ،

يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من هذه السفينة الخروج من البحر الإقليمى" [259] .

وفى تعليق اللجنة الثانية على هذا النص قالت : "يعد من قبيل التزيد ، إدخال نص يوضح أنه يجب على السفن الحربية أن تحترم التشريعات والتنظيمات المحلية فى البحر الإقليمى . بيد أنه ، من المفيد توضيح أنه فى حالة عدم الإمتثال لهذه القواعد ، ينتهى حق المرور ، ويجوز للدولة الساحلية بالتالى أن تطلب من السفينة الخروج من البحر الإقليمى" [260] .

---

[259] ـــ فقد كانت صيغة نص هذه المادة على النحو التالى :

« En cas d' inobservation des règles de l' Etat riverain par le navire de guerre de passage dans la mer territoriale , et faute par ce navire de tenir compte de l' invitation qui lui serait adressée de s'y conformer , la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée par l' Etat riverain » . Actes de la Conférence pour la codification du droit international , Séances des commissions , vol. III , Procés-verbaux de la deuxième commission , Eaux territoriales , p. 217 .

وفى الواقع ، كانت هذه المادة المحصلة النهائية لمناقشات كبيرة من جانب اللجنة الفرعية حول أساس المناقشة رقم 21 المصاغ من جانب اللجنة التحضيرية للمؤتمر والتى كان ينص على أن :

« Les bâtiments de guerre doivent , dans les eaux territoriales étrangères , respecter les lois et règlements locaux . En cas de contravention , l' attention du commandant sera attirée sur ce point ; faute par lui de tenir compte de cette observation , le départ du navire pourra être exigé » . Ibid. , p. 181 .

[260] ـــ فقد جاءت صيغة هذا التعليق على النحو التالى :

وفى الممارسة الدولية ، أقر عدد كبير من الدول فى تشريعاته الداخلية ، حتى قبل مؤتمر لاهاى لتدوين القانونِ الدولى 1930 ، أحكاما تتضمن حق الدولة الساحلية فى دعوة السفينة الحربية الأجنبية بمغادرة البحر الإقليمى فى حالة عدم إمتثالها لقوانينها ونظمها ، بل وإجبارها على الخروج بالقوة إذا إقتضى الأمر ذلك [261] . فقد نصت بعض هذه

« On a jugé superflu d' insérer une stipulation indiquant que les bâtiments de guerre doivent , dans la mer territoriale , respecter les lois et règlements locaux . Toutefois , on a jugé utile de faire ressortir que , par l' inobservation de ces règlements , le droit de libre passage prend fin et que , conséquemment , la sortie du navire hors de la mer territoriale peux être exigée » . Ibid. , p. 217 .

[261] ـ يراجع من هذه التشريعات : ومرسوم بلغاريا الصادر فى 10 أكتوبر 1951 المتعلق بالمياه الداخلية والإقليمية لجمهورية بلغاريا الشعبية . فى :

Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Series , 1957 , p. 81 ;

تنظيم 30 ديسمبر 1923 لبلجيكا المتعلق بدخول السفن الحربية الأجنبية فى مياه وموانى المملكة والمعدل بالمرسوم الملكى الصادر فى 28 أكتوبر 1936 ، فى : Ibid. , p. 362 ؛ ومرسوم فرنسا الصادر فى 21 مايو 1913 المتعلق بتنظيم زيارات السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، للمراسى والموانى الموجودة بالساحل الفرنسى والدول الواقعة تحت حمايتها ، فى: Ibid. , p. 375 ؛ ومرسوم فرنسا الصادر 29 سبتمبر 1929 بشأن تنظيم شروط دخول وبقاء السفن الحربية الأجنبية ، فى زمن السلم ، إلى المراسى والموانى الموجودة بالساحل الفرنسى والدول التى توجد تحت حمايتها أو وصايتها ، فى : Ibid. , p. 376 ؛ ومرسوم هندوراس رقم 191 الصادر 9 أبريل 1935 المتعلق بإدارة الميناء وتنظيمات المراقبة ، فى : Ibid. , p. 143 ؛ والمرسوم الملكى الإيطالى رقم 2433 الصادر 24 أغسطس 1933 بشأن القواعد التى تحكم أو تنظم منح الترخيص

التشريعات صراحة على حق الدولة الساحلية فى اللجوء إلى القوة لطرد أو إبعاد السفينة الحربية إذا لم تحترم هذه السفينة قوانينها وتنظيماتها .

ومن بين هذه التشريعات ، على سبيل المثال ، المرسوم الملكى الهولندى الصادر فى 30 أكتوبر 1909 ، الذى ينص فى المادة 12 منه على أن "السفن الحربية للدول الأجنبية الموجودة فى البحر الإقليمى للمملكة ، التى تخالف الأحكام السابقة يمكن أن تأمر بالمغادرة ؛ ويمكن أن تستخدم القوة ، إذا كان ذلك ضروريا ، من أجل إجبارها على المغادرة"[262] . كذلك ، ينص مرسوم 10 أكتوبر 1951 الخاص بالمياه

للسفن الحربية الأجنبية فى زمن السلم بالرسو فى الموانى والمراسى للمملكة وممتلكات إيجه ومستعمراتها ، فى : Ibid. , p. 383 ؛ والمرسوم الهولندى الصادر 30 أكتوبر 1909 لسن تنظيمات جديدة تتعلق بدخول السفن الحربية للدول الأجنبية إلى المياه الإقليمية والطرق المائية داخل الأرض الهولندية ، فى : Ibid. , p. 388 ؛ والمرسوم الهولندى الصادر 2 يونيو 1931 المتضمن الأحكام الجديدة المتعلقة بدخول السفن الحربية الأجنبية حاملة الطائرات الإقليم الهولندى ، كما عدل بمرسوم 13 سبتمبر 1946 ، فى : Ibid. , p. 391 ؛ والمرسوم الملكى لسيرنام الهولندية الصادر 1 مارس 1937 بشأن التظيم الجديد المتعلق بدخول حاملات الطائرات للدول الأجنبية لإقليم الهند الهولندية وسيرنام ، فى : Ibid. , p. 395 ؛ والتنظيمات النرويجية بشأن الموافقة أو قبول دخول السفن الحربية والطائرات العسكرية الأجنبية فى الإقليم النرويجى فى زمن السلم المقررة بالمرسوم الملكى الصادر 19 يناير 1951 ، فى : Ibid. , p. 401 ؛ والقواعد المؤقته للإتحاد السوفيتى الصادرة 28 مارس 1931 بشأن زيارة السفن الحربية الأجنبية لمياه الإتحاد السوفيتى ، فى : Ibid. , p. 415 .

262 ــ فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالى :

الداخلية والإقليمية لجمهورية بلغاريا الشعبية ، فى المادة 13 منه على أن : "السفن الحربية الأجنبية التى لا تلتزم بطلب مغادرتها البحر الإقليمى لجمهورية بلغاريا الشعبية يمكن أن يطلق عليها النار ودون أية مسئولية عن النتائج التى ستحدث لها" [263] .

وبعد 1958 ، تاريخ إقرار إتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، أقر عدد كبير من الدول ، سواء قبل إتفاقية 1982 لقانون البحار [264] أم بعدها [265] ، فى تشريعاتها الداخلية حق الدولة الساحلية فى

"Warships of foreign Powers present within the territory of the Kingdom which contravene the above provisions may be directed to leave ; if necessary , force may be used for the purpose of compelling them to leave" . Royal Decree of 30 October 1909 to enact new regulations concerning the admissions of warships of foreign powers to the territorial waters and inland waterways of the Netherlands , in : Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations Legislative Series , 1957 , p. 388 .

263 ـ فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالى :

« A foreign warships which does not comply with a signal requesting it to leave the territorial waters of the People's Republic may be fired on and no liability for the consequences shall be incurred » . Ibid. , p. 81 .

264 ـ من هذه التشريعات ، على سبيل المثال ، يراجع : المادة 51 من المرسوم الجزائرى رقم 63 ـ 403 الصادر فى 10 أكتوبر 1963 الذى يحدد إمتداد المياه الإقليمية . فى :

Le droit de la mer , Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , op. cit. , p. 21 .

دعوة السفينة الحربية بمغادرة البحر الإقليمى ، وإجبارها على المغادرة إذا إقتضى الأمر ذلك .

وهكذا ، بعد فحص أعمال مؤتمر لاهاى لتدوين القانون الدولى 1930 والممارسة الدولية الكامنة فى التشريعات الداخلية للدول ، يمكننا التأكيد بقوة على أن حق الدولة الساحلية فى دعوة السفينة الحربية الأجنبية

والمادة 8/ب من تشريع بنجلاديش لسنة 1974 الخاص بالمياه الإقليمية والمناطق البحرية ، فى : Ibid. , p. 47 ؛ والمواد من 8 ــ 10 من تشريع الجمهورية العربية السورية رقم 37 الصادر فى 16 أغسطس 1981 ، فى : Ibid. , p. 322 .

[265] ــ من هذه التشريعات ، على سبيل المثال ، يراجع : المادتين 8 و9 من تشريع الصين الصادر فى 25 فبراير 1992 بشأن البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة . فى : Ibid. , p. 97 ؛ والمادتين 30 و 31 من تشلريع المكسيك الفيدرالى للبحر الصـــادر فى 8 يناير 1986 ، فى : Ibid. , p. 260 ؛ والمادتين 23 و 24 من التشريع الرومانى الصادر فى 7 أغسطس 1990 بشأن النظام القانونى للمياه الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لرومانيا . فى : Ibid. , p. 388 ؛ والفقرة الأخيرة من المادة 13 من تشريع أوكرانيا المتعلق بالحد الدولى الصادر فى 4 نوفمبر 1991 ؛ وقانون بلغاريا الصادر فى 28 يناير 2000 بشأن الحيز البحرى والطرق المائية داخل الأرض والموانى . فى : موقع الإنترنت التالى :

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regiolist.htm

وقانون البحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لجمهورية كوريا الجنوبية رقم 3037 الصادر فى 31 ديسمبر 1977 والمعدل بالقانون رقم 4986 الصادر فى 6 ديسمبر 1995 . فى : موقع الإنترنت السابق ؛ والقانون الفيدرالى بشأن المياه البحرية الداخلية والبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة لروسيا الإتحادية الصادر فى 17 يوليو 1998 . فى : موقع الإنترنت السابق .

وإجبارها على مغادرة بحرها الإقليمى ، إذا خالفت أو إنتهكت تشريعاتها ونظمها الداخلية ، المتضمن فى المادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، يشكل جزءا من القانون الدولى العرفى [266] .

وفى النهاية ، إذا كانت هذه هى التدابير أو الإجراءات التى يمكن للدولة الساحلية أن تتخذها لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، **فإن السؤال الذى يثور الآن هو : هل يمكن لدولة علم السفينة الحربية أو حتى السفينة ذاتها ، فى المقابل ، أن تتخذ تدابير أو إجراءات تنطوى على إستخدام للقوة لفرض مرورها البرئ على الدولة الساحلية ؟ .**

فى رأيه المنفرد المرفق بحكم محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو الصادر فى 9 أبريل 1949 ، تسائل القاضى الفاريز Alvarez عما إذا كان يمكن لدولة ما ممارسة حقها فى المرور بصفة عامة على إقليم دولة أخرى عن طرق إستخدام القوة فى الحالة التى

---

[266] ــ وفى هذا الشأن ، يؤكد Rousseau ، بعد أن أشار إلى 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار والمادة 28 من إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، أن :

« Le fait que les Etats- Unies n' ont pas signé la convention de Montego Bay est indifférent en l'espèce , ces deux articles n'énonçant pas à proprement parler du droit nouveau , mais rappelant simplement la pratique existante en la matière » . Ch. ROUSSEAU , Chronique des faits internationaux , Revue générale de droit international public , tome XCII , 1988 , p. 706 .

يرفض فيها هذا الحق لهذه الدولة ، ولكنه لم يتصدى لهذه المسألة ، حيث إعتبر أنها تخرج عن موضوعه الرئيسى [267] .

بيد أنه فى جميع الأحوال ، فيما يتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، لا يمكن فعل ذلك ، لأنه كان من الصعب وقت صدور حكم محكمة العدل الدولية فى قضية مضيق كورفو 1949 – ومازال حتى اليوم ، كما أوضحنا فيما سبق – تأكيد ما إذا كانت هذه السفن تتمتع أم لا بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . علاوة على ذلك ، فإن خطر التواجد فى سيناريو إستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها ، والأفعال وردود الأفعال ، والإجراءات والإجراءات المضادة ، يكون خطيرا جدا على السلم والأمن الدوليين [268] .

ولذلك ، لم تنص إتفاقية 1982 لقانون البحار ، على غرار إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، على أية تدابير أو إجراءات

---

[267] – يراجع الرأى المنفرد للقاضى الفاريز فى قضية مضيق كورفو ، فى :

C. I. J. Recueil , 1949 , p. 42 .

[268] – يراجع فى المعنى :

Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 80 – 81 .

يمكن لدولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها أن تتخذها لفرض مرورها البرئ فى حالة رفضه من الدولة الساحلية .

وفى الممارسة الدولية ، أوضح Francioni أنه ، على الرغم من تسابق عدد كبير جدا من الدول لبسط سيادتها أو ولايتها على المناطق البحرية المجاورة لها ، فإن "إستخدام القوة لفرض الحقوق الملاحية فى مواجهة الإدعاءات أو المطالب الساحلية لم تنشأ لحسن الحظ فى أحوال كثيرة فى الممارسة" [269] . وفى الحالات التى كانت تنشأ فيها نزاعات تتعلق بهذا الموضوع ، يؤكد Francioni على أن الدول كانت تلجأ ، لحلها ، إلى الطريق الدبلوماسى والوسائل الأخرى للتسوية السلمية للمنازعات [270] ، [271] .

---

[269] ـ فى هذا الصدد ، يقول Francioni أن :

« ... the use of force to assert navigational rights against coastal claims fortunately has not arisen very often in practice » . F. FRANCIONI , Peacetime Use of Force , Military Activities and New Law of the Sea , Cornell International Law Journal , vol. 18 , 1985 , p. 210 .

[270] - Ibid. , Loc. Cit.

[271] ـ ومع ذلك ، فى قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية 1949 ، بعد أن لجأت بريطانيا إلى الطريق الدبلوماسى بدون نجاح ، إستخدمت بعض وسائل الضغط العسكرى لفرض ما كانت تعتبر أنه حق المرور البرئ لسفنها الحربية . فى هذه القضية ، إحتجت ألبانيا ، لمواجهة إدعاء بريطانيا بحق المرور البرئ ، بأن ثمة إلتزام على بريطانيا بالحصول على ترخيص مسبق من ألبانيا لتمكن سفنها الحربية من المرورعبرمضيق كورفو. C. I. J. Recueil , 1949 , p. 28

. وفى 15 مايو 1946 ، تمسكت الحكومة الألبانية بفرض وجهة نظرها فى الواقع عن طريق إطلاق النار من مدفعيتها على طرادتين ــ سفينتين حربيتين للمراقبة والإستكشاف ــ بريطانيتين كانتا تعبر هذا المضيق بدون طلب أى ترخيص من ألبانيا . Ibid. , p. 27 , 30 . وإزاء ذلك ، جرى تبادل للمذكرات الدبلوماسية بين الطرفين آنذاك لإنهاء هذا النزاع ، ولكن دون أن يتم التوصل فى النهاية إلى أية تسوية ودون التخفيف من ضغط هذه الحالة . وفى هذا السياق ، أخطرت بريطانيا الحكومة الألبانية ، بمذكرة 2 أغسطس 1946 ، أنه إذا "أطلقت البطريات الساحلية الألبانية النار على أية سفينة حربية بريطانية تمر خلال مضيق كورفو فى المستقبل ، فإن السفينة البريطانية سترد بهجوم مضاد" . Ibid. , p. 27 . وفى 21 سبتمبر 1946 ، أمرت قيادة البحرية البريطانية قائد أسطولها فى البحر المتوسط بأن تقوم بعض السفن بالمرور خلال مضيق كورفو بغرض إختبار أو معرفة "سلوك الحكومة الألبانية" . Ibid. , p. 28 . الأمر الذى نفذه بالفعل الأسطول البريطانى يوم 22 أكتوبر 1946 عندما حاول سرب من هذا الأسطول عبور مضيق كورفو .

وكان من رأى المحكمة أنه ، لا يمكن الإعتراض على شرعية الإجراء الذى أقرته بريطانيا ، بغرض التحقق من موقف ألبانيا ، عن طريق إستعراض القوة و"تجنب إخراج السفن للمرور مرة ثانية" ، لأن هذا الإجراء كان "مخصص لتأكيد حق رفض ظلما" . Ibid. , p. 31 . وأضافت المحكمة أن "الحكومة البريطانية لم تكن متمسكة بتجنب أو الإمتناع عن ممارسة حقها فى المرور ، الذى رفض خطأ من جانب الحكومة الألبانية" . Ibid. , p. 30 . علاوة على ذلك ، وضحت المحكمة أن مرور السفن البريطانية نفذ أو تم بطريقة حسنة أو لبقة . وهكذا ، فى المقام الأول ، واقعة المرور التى نفذت أو تمت يوم 22 أكتوبر 1946 "بالسفن وفرقة من جنود القتال ، من أجل إمكانية رد الهجوم بسرعة إذا أطلق عليها النار من أعلى" ، لا يمكن فى ذاتها أن تعتبر ، فى رأى المحكمة ، أنها "مخالف للصواب أو غير معقول" ، بالنظر "لقذائف المدافع المطلقة من البطريات الإلبانية يوم 15 مايو 1946" . Ibid. , p. 31 . وفى المقام الثانى ، وفقا للمحكمة ، على الرغم من أنه أثناء مرور يوم 22 أكتوبر 1946 ، إنصرفت أو إنكبت السفن الحربية البريطانية لمراقبة أو رصد الدفاعات الساحلية الألبانية ، فإن ذلك كان مبررا فى الواقع بأن هذا النشاط ــ الذى يمكن

أن يقال عنه اليوم فى ضوء المادة 19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار أن يتضمن مرور غير برئ ــ لم يحدث إلا بعد أن أصيبت سفينتين من الألغام . ووضحت المحكمة أنه ، فى هذه الحالة الحرجة أو الخطيرة ، "فإن قائدى هذه السفن يمكن أن يكونوا هدفا لإطلاق النار عليهم من الساحل" كما كان ذلك فى حالة 15 مايو 1946 . Ibid. , p. 32 .

وما يمكن توضيحه هنا هو أن ، "محكمة العدل الدولية وافقت على إقرار دولة العلم لبعض الإجراءات المخصصة لفرض حقها فى المرور البرئ ، وكذلك إظهار القوة لفرض مرور سفنها عندما يرفض حق المرور . وفيما يتعلق بالسفن الحربية ذاتها ، رأت المحكمة شرعية إقرار بعض الإجراءات الدفاعية مثل مراقبة الدفاعات الساحلية أو نقل جنود وحدات القتال ... ولكن ، لا يمكن المضى هنا بدون التأكيد على أن السلسة المتوالية من الأفعال وردود الأفعال بين دولة العلم والدولة الساحلية ، فى إطار ممارسة حق المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، تكون دائما عرضة للتحول إلى نزاع مسلح فعلى أو حقيقى" . يراجع فى ذلك :

Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre ... , op. cit. , p. 83 .

الفصل الرابع

التسوية السلمية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى

الفصل الرابع

التسوية السلمية للنزاعــات المتعلقة بالمــرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى

تمهيد وتقسيم :

لاشك أنه يمكن للدول المعنية أن تلجأ ، بإتفاقها ، إلى وسائل تسوية المنازعات المقررة فى القانون الدولى العام لتسوية النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . ولكن تبقى المشكلة قائمة ، إذا لم تتوصل الدول المتنازعة إلى إتفاق على تسوية النزاع المتعلق بالمرور البرئ طبقا لإحدى وسائل تسوية النزاعات المقررة فى القانون الدولى العام ، أو حتى إذا إتفقت على طريقة ما لحل النزاع دون أن تصل إلى حل ملزم للنزاع .

ولذلك ، فى هذه الحالات ، يثور التساؤل عما إذا كانت توجد وسائل خاصة للتسوية السلمية فى قانون البحار تلزم الدول المعنية بنزاعات المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية باللجوء إليها من أجل التوصل إلى حل ملزم للنزاع . فى الواقع ، إن الإجابة على هذه

التساؤلات ، تقتضى البحث فى النظم الخاصة بتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير إتفاقيات قانون البحار وتطبيقها .

ومن ثم فإننا سنبحث عما إذا كان يوجد ، فى إتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958 أو إتفاقية 1982 لقانون البحار ، نظام لتسوية المنازعات يمكن وفقا له تسوية النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . وسوف نتناول ذلك فى مبحثين على النحو التالى .

المبحث الأول ــ التسوية السلمية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى إتفاقيات جنيف لقانون البحار 1958 .

المبحث الثانى ــ التسوية السلمية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المبحث الأول

التسوية السلمية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى إتفاقيات جنيف لقانون البحار 1958

فى مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار فى جنيف 1958 ، أكد السيد Ruegger ممثل سويسرا على أن ، "أى تدوين للقانون الدولى يستلزم بالضرورة إنشاء نظـام قـانونى ملزم للتحكيم أو للتسوية القضائية" [272] . بيد أن معظم وفود الدول رفضت إقامة أو إنشاء نظام إجبارى لتسوية النزاعات الخاصة بتفسير وتطبيق الإتفاقيات التى تمخضت عن هذا المؤتمر . وفى الواقع ، نزع المؤتمر إلى أن يترك للدول الأطراف فى هذه الإتفاقيات حرية حل هذه النزاعات بصفة أساسية عن طريق الإتفاقات المبرمة فيما بينها [273] .

---

[272] ـ فقد عبر Ruegger عن هذا الرأى فى الإجتماع العام للمؤتمر فى 21 أبريل 1958 بقوله:

« toute codification du droit international a pour corollaire indispensable la création d' un système d' arbitrage ou de règlement judiciaire obligatoire » . Première Conférence , Documents , vol. II , p. 9 .

[273] ـ وفى الواقع ، لم تكن المرة الأولى ، ولن تكون الأخيرة أيضا ، التى تنتجز فيها الدول المضمون المادى لأحكام وثيقة قانونية دون أن توضح آليات أو وسائل الرقابة لتطبيق هذه الأحكام .

ومع ذلك ، فإن جهود الدول التى طالبت بدعم التسوية الإجبارية أو الإلزامية لم تذهب سدى بالكامل . فقد أقر المؤتمر بروتوكولا للتوقيع الإختيارى ، يمكن بمقتضاه للدول التى كانت تطالب بإنشاء نظام إجبارى أو ملزم للتسوية السلمية للنزاعات ، أن تقبل الإختصاص الملزم لمحكمة العدل الدولية "لحل أى نزاع يتعلق بتفسير وتطبيق جميع مواد كل إتفاقيات قانون البحار المعتمدة فى 29 أبريل 1958 ، مالم ينص على نظام آخر للتسوية فى الإتفاقية أو يتم الموافقة عليه بإتفاق مشترك" .

كذلك ، تنص إتفاقية الصيد والحفاظ على الموارد البيولوجية لأعالى البحار ، على نظام إجبارى أو ملزم لتسوية النزاعات الخاصة بالتعاون بشأن الحفاظ على الموارد البيولوجية [274] . هذا النظام يؤكد بصفة أساسية على اللجوء إلى لجنة خاصة ، لها طبيعة قضائية تقترب كثيرا من التحكيم ، حيث أن قراراتها ملزمة . وإذا لم تنفذ قرارات هذه اللجنة بالفعل ، فإن المادة 11 من إتفاقية الصيد تنص على أن يتدخل مجلس الأمن طبقا للإجراء المنصوص عليه فى الفقرة 2 من المادة 94 من ميثاق الأمم المتحدة ، التى تنص على أنه "إذا لم تقبل أية دولة طرف فى نزاع الإلتزامات التى تفرض عليها بموجب الحكم الصادر من محكمة العدل

---

[274] ـ يراجع أحكام هذا النظام فى المواد 9 و 10 و 11 و 12 من إتفاقية جنيف بشأن الصيد والحفاظ على الموارد البيولوجية لأعالى البحار لسنة 1958 .

الدولية ، يمكن للطرف الآخر فى النزاع أن يلجأ إلى مجلس الأمن الذى يصدر التوصيات أو يتخذ الإجراءات الضرورية لتنفيذ الحكم" [275] .

بيد أنه يمكن التأكيد على أن نظام التسوية السلمية الإجبارى أو الإلزامى للمنازعات المتعلقة بالصيد والموارد البيولوجية لأعالى البحار لا يشمل النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

وعلى ذلك ، يبدو واضحا أن النزاعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى لا يمكن أن تغطى إلا بأحكام البروتوكول الإضافى أو الإختيارى الذى ينص على اللجوء إلى محكمة العدل الدولية ، الأمر الذى لم يتحقق بالفعل .

خلاصة القول فى هذا الصدد ، أنه لا يوجد نظام إجبارى أو ملزم للتسوية السلمية للمنازعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية . ومن ثم يبقى الحل الوحيد المتاح هو لجوء الدول المتنازعة ، بإتفاقها ، إلى وسائل التسوية السلمية للنزاعات المقررة فى القانون الدولى العام .

---

[275] ـــ تجدر الإشارة إلى أن المادة 1/94 من ميثاق الأمم المتحدة تنص على أنه "يجب على كل عضو من أعضاء الأمم المتحدة أن يلتزم بحكم محكمة العـدل الدولية فى أى نزاع يكون طرفا فيه" .

المبحث الثانى

التسوية السلمية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى إتفاقية 1982 لقانون البحار

تمهيد وتقسيم :

على الرغم من أن إتفاقية 1982 لقانون البحار تتضمن فى جزئها الخامس عشر نظاما قانونيا خاصا ومبتكرا إلى حد كبير لتسوية المنازعات الخاصة بتفسير هذه الإتفاقية وتطبيقها تسوية سلمية ، فإن هذا النظام لا يخلو من التعقيد ، لأنه بعد أن نص على الإختصاص الإجبارى أو الإلزامى بصفة أساسية لبعض الهيئات القضائية ، أقر عددا كبيرا من الإستثناءات على إختصاص كل هذه الهيئات القضائية .

ولذلك ، يجب إلقاء الضوء بصفة عامة على هذا النظام ، قبل بيان القواعد التى تتعلق بتسوية المنازعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى . وسيكون ذلك فى المطلبين التاليين .

المطلب الأول ـــ نظرة عامة على نظام التسوية السلمية للمنازعات فى إتفاقية 1982 لقانون البحار .

المطلب الثانى ـــ تسوية النزاعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية.

المطلب الأول

نظرة عامة على نظام التسوية السلمية للمنازعات

فى إتفاقية 1982 لقانون البحار

ينطوى الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، الخاص بالتسوية السلمية للمنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية وتطبيقها ، على 21 مادة ، مرفق بها 4 ملاحق . وينص هذا الجزء على الإجراءات القانونية والقضائية المتبعة أمام أربع هيئات قضائية هى : التوفيق ، والمحكمة الدولية لقانون البحار ، والتحكيم ، والتحكيم الخاص .

وهذا الجزء يتكون من ثلاثة أقسام : القسم الأول منها مخصص للأحكام العامة ، بينما يتضمن القسم الثانى الإجراءات الإجبارية أو الإلزامية التى تؤدى إلى قرارات ملزمة ، وينص القسم الثالث على حدود إنطباق القسم الثانى والإستثناءات الواردة عليه .

فعلى الرغم من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية أنشأ هيئات وإجراءات قضائية خاصة لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها ، فإن القسم الأول من هذا الجزء المخصص للأحكام العامة ، يبدأ بإستدعاء عبارات الفقرة 3 من المادة 2 من ميثاق الأمم

المتحدة [276] ، ويؤكد على حرية الدول الأطراف فى أن تتفق على تسوية أى نزاع ينشأ بينها بشأن تفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها بوسيلة سلمية من إختيارها [277] . ولذلك أكدت المادة 282 ، الموجودة فى القسم الأول من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية ، على الطبيعة الإحتياطية لإجراءات التسوية المنصوص عليها فى هذا الجزء بالنسبة لأى إجراء آخر يوصل إلى قرار ملزم منصوص عليه صراحة فى أى إتفاق آخر يرتبط أو يلتزم به أطراف النزاع [278] . كذلك ، بغض النظر عن الأحكام الأخرى للجزء الخامس عشر ، فإن المادة 1/284 ، الموجودة فى القسم الأول المخصص

---

[276] ــ فقد نصت المادة 279 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، الذى يبدأ بها الجزء الخامس عشر من الإتفاقية والقسم الأول منه أيضا ، على أن : "تسوى الدول الأطراف أى نزاع ينشأ بينها يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها بالوسائل السلمية وفقا للفقرة 3 من المادة 2 من ميثاق الأمم المتحدة ، وتحقيقا لهذا الغرض تسعى الدول المتنازعة إلى إيجاد حل بالوسائل المبينة فى الفقرة 1 من المادة 33 من الميثاق" .

[277] ــ فقد نصت المادة 280 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أنه : "ليس فى هذه المادة ما يخل بحق أى من الدول الأطراف فى أن تتفق فى أى وقت على تسوية نزاع بينها يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها ، بأية وسيلة سلمية من إختيارها" .

[278] ــ فقد نصت المادة 282 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أنه : "إذا كانت الدول الأطراف ، التى هى أطراف فى نزاع يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها ، قد وافقت ، عن طريق إتفاق عام أو إقليمى أو ثنائى أو بأية طريقة أخرى ، على أن يخضع هذا النزاع ، بناء على طلب أى طرف فى النزاع ، لإجراء يؤدى إلى قرار ملزم ، ينطبق ذلك الإجراء بدلا من الإجراءات المنصوص عليها فى هذا الجزء ، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك" .

للأحكام العامة من هذا الجزء ، تنص أيضا على أنه يجوز ، "لأى دولة طرف تكون طرفا فى نزاع يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها أن تدعو الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى إلى إخضاع النزاع للتوفيق وفقا للإجراء المنشأ بالإتفاقية ذاتها والمنصوص عليه فى الفرع 1 من المرفق الخامس أو وفقا لأى من إجراءات التوفيق الأخرى" .

ويبدأ القسم الثانى ، المخصص للإجراءات الإجبارية أو الإلزامية التى تؤدى إلى قرارات أو أحكام ملزمة ، بالتأكيد على أنه ، يمكن لأى طرف فى نزاع يتعلق بتفسير إتفاقية 1982 لقانون البحار أو تطبيقها أن يحيله ، إذا لم يتم تسويته وفقا للقسم الأول ، إلى المحكمة المختصة بموجب هذا القسم [279] . وقد عددت المادة 287 من هذه الإتفاقية المحاكم القضائية المختصة ، حيث نصت على أن "تكون الدولة حرة فى أن تختار ، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو الإنضمام إليها أو فى أى وقت بعد ذلك ، بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها" . وهذه الوسائل ، هى : المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقا للمرفق السادس للإتفاقية ؛ ومحكمة العدل الدولية ؛ ومحكمة التحكيم المشكلة وفقا

---

[279] ـ فقد نصت المادة 286 من إتفاقية 1982 فى هذا الصدد على أنه : "رهنا بمراعاة القسم 3 ، يحال أى نزاع يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها عند عدم التوصل إلى تسوية وفقا للقسم 1 ، بناء على طلب أى طرف فى النزاع ، إلى المحكمة ذات الإختصاص بموجب هذا القسم" .

للمرفق السابع ؛ ومحكمة تحكيم خاص مشكلة طبقا للمرفق الثامن بإتفاقية 1982 لقانون البحار .

وفى الواقع ، من بين كل هذه الوسائل للتسوية القضائية ، فضلت هذه الإتفاقية التحكيم فى مرفقها السابع ، ومنحته أولوية على غيره من وسائل التسوية الأخرى ، لأن التحكيم كان يعد إجراءا "عمليا réaliste" أكثر من غيره فى نظر مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار [280] . ومن ثم أكدت الفقرتين 3 و 5 من المادة 287 على أن ، "تعتبر الدولة الطرف فى الإتفاقية التى تكون طرفا فى نزاع لا يغطيه إعلان نافذ ، أنها قد قبلت بالتحكيم وفقا للمرفق السابع" ، و"إذا لم تكن الأطراف فى نزاع قد قبلت بنفس هذا الإجراء لتسوية هذا النزاع ، لا يجوز إخضاع النزاع إلا إلى التحكيم وفقا للمرفق السابع ، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك" .

ولكن ، بغض النظر عن تفضيل التحكيم على غيره من وسائل التسوية السلمية الأخرى المنصوص عليها فى القسم الثانى من الجزء

---

[280] ـ فقد أجمعت الوفود فى الإجتماع رقم 61 أثناء الدورة الرابعة فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على هذه النظرة للتحكيم ، فى مداخلة السيد RANJEVA ، وتفضيله بإعتباره وسيلة من الوسائل الإلزامية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير الإتفاقية التى تتمخض عن هذا المؤتمر وتطبيقها على غيره من الوسائل الأخرى . يراجع فى ذلك :

Troisième Conférence , Docuements , vol. V , Quatrième session , 61^{e} séance , p. 36 .

الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، فلا يمكن لأحد أن ينكر أن الدول أطراف هذه الإتفاقية أرادت التأكيد على الطبيعة الإلزامية لكل وسائل التسوية السلمية القضائية المنصوص عليها فى هذا القسم الثانى من الجزء الخامس عشر ، من أجل توحيد تفسير هذه الإتفاقية وتطبيقها .

بيد أنه يجب الإشارة هنا أيضا إلى أن الدول أطراف إتفاقية 1982 لقانون البحار ، لم ترغب فى أن تكون هذه الطبيعة الإلزامية لوسائل التسوية القضائية المنصوص عليها فى القسم الثانى من الجزء الخامس عشر مطلقة بالنسبة لكل النزاعات التى تنشأ عن تفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها . ولذلك تم النص ، على إستثناء بعض النزاعات المتعلقة بتفسير الإتفاقية أو تطبيقها من الخضوع لهذه الوسائل ، فى القسم 3 من الجزء الخامس عشر . فقد أنشأ القسم 3 ـــ الذى ينطوى على 3 مواد هى 297 و 298 و 299 ـــ سلسلة من القيود والإستثناءات الإختيارية على مبدأ اللجوء الإلزامى للإجـــراءات القضائية ، الأمر الذى أضعف إلى حد كبير من مضمون القسم 2 ، المخصص لوسائل التسوية القضائية الإلزامية .

فالمادة 297 ـــ الذى يبدأ بها القسم الثالث من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، والمعنونة "حدود إنطباق القسم 2" من هذا الجزء ـــ تستثنى المنازعات المتعلقة بعض الموضوعات العامة من الإجراءات القضائية لتسوية المنازعات سلميا المنصوص عليها فى القسم

2 ، بيد أنها حددت بدقة تامة أن بعض الأوجه الخاصة بهذه الموضوعات العامة تدخل مرة ثانية فى نطاق الإختصاص الإلزامى لوسائل التسوية ذات الطبيعة القضائية المنصوص عليها فى القسم 2 [281] . كذلك تنص المادة 298 بدورها على حق الدول الأطراف ، عند توقيعها على الإتفاقية أو تصديقها عليها أو الإنضمام إليها أو فى أى وقت بعد ذلك ، أن تعلن كتابة أنها لا تقبل واحدا أو أكثر من إجراءات التسوية المنصوص عليها فى القسم 2 فيما يتعلق بواحدة أو أكثر من طوائف المنازعات التى عددتها المادة 298 ذاتها . وأخيرا ، تنص المادة 299 على أن النزاع "الذى يستثنى من إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليه فى القسم 2 ، بمقتضى المادة 297 أو بالإعلان المعمول طبقا للمادة 298 ، لا يمكن أن يخضع لهذه الإجراءات إلا بإتفاق أطراف النزاع" .

وهكذا ، يمكن أن نخلص ببساطة إلى أن الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، الذى ينطوى على قواعد تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها ، يقوم على مبدأين أساسيين :

المبدأ الأول ــ حرية أطراف إتفاقية 1982 لقانون البحار ، الذين هم أطراف فى نزاع يتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها ، طبقا للقسم الأول من الجزء الخامس عشر ، بتسوية هذا النزاع عن طريق الوسائل السلمية

---

[281] ــ يراجع فى ذلك بالتحديد : الفقرتين 2 و 3 من المادة 297 من إتفاقية 1982 لقانون البحار.

لتسوية المنازعات المقررة فى القانون الدولى العام بصفة عامة . ولاشك أن القواعد الخاصة بوسائل تسوية المنازعات فى القانون الدولى العام تضمن للدول أطراف النزاع حرية إختيار الوسيلة المناسبة لحل النزاع عن طريق الإتفاق فيما بينهم .

المبدأ الثانى ـ إلتزام الدول أطراف النزاع بحل نزاعهم طبقا لإجراءات التسوية القضائية المنصوص عليها فى القسم الثانى من الجزء الخامس عشر ، إذا لم يتوصلوا إلى حل لهذا النزاع طبقا للقسم الأول ، ما لم يكن هذا النزاع من النزاعات المستثناه طبقا للقسم الثالث

وبتطبيق هذين المبدأيين على النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، يمكن القول أنه يجوز للدول أطراف النزاع حله عن طريق اللجوء إلى وسيلة سلمية من الوسائل المقررة فى القانون الدولى العام . ولكن إذا لم يتفق أطراف النزاع على اللجوء إلى وسيلة ما من هذه الوسائل ، أو إتفقوا على وسيلة ما منها ، ولكنهم لم يتوصلوا إلى حل للنزاع ، فإن السؤال الذى يثور هو : هل يجب على أطراف النزاع المتعلق بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية أن تحل هذا النزاع عن طريق اللجوء الإلزامى لإجراءات التسوية القضائية المنصوص عليها فى القسم الثانى من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار أم لا ؟ .

المطلب الثانى

تسوية النزاعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية

فى الحقيقة ، لا يوجد نص فى الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحر ، يقرر صراحة ما إذا كانت النزاعات التى ترتبط فى الأصل بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية تخضع أم لا ، لإجراءات التسوية القضائية الإلزامية المنصوص عليها فى هذا الجزء .

ولذلك ، يجب من ناحية بحث مدى إعتبار هذه النزاعات تدخل فى نطاق البندين (ا) و (ب) من الفقرة 1 من المادة 297 ، اللذين منحا الهيئات القضائية المنصوص عليها فى القسم 2 الإختصاص الإلزامى بالنزاعات المتعلقة بحريات وحقوق الملاحة . ومن ناحية ثانية ، إذا كانت هذه النزاعات تدخل فى نطاق الإختصاص الإلزامى ، فإنه يجب بحث ما إذا كانت هذه النزاعات يمكن تدخل أو تندرج تحت الإستثناء الإختيارى المنصوص عليه فى البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 . وسنتناول ذلك فى الفرعين التاليين .

الفرع الأول ــ المادة 1/297/ ا ، ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار.

الفرع الثانى ــ المادة 1/298/ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

الفرع الأول

التسوية الإلزامية للنزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية طبقا للمادة 297/1/ ا ، ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار

تنص المادة المادة 297/1/ ا ، ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "تخضع المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية وتطبيقها بشأن ممارسة دولة ساحلية لحقوقها السيادية أو ولايتها المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية للإجراءات القضائية الإلزامية المنصوص عليها فى القسم 2 ، وذلك فى الحالات التالية :

ا) عندما يدعى أن دولة ساحلية قد تصرفت بما يخالف أحكام هذه الإتفاقية بصدد حريات وحقوق الملاحة أو التحليق أو وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة أو بصدد غير ذلك من أوجه إستخدام البحر المشروعة دوليا والمحددة فى المادة 58 ؛ أو

ب) عندما يدعى أن دولة ما قد تصرفت ، فى ممارستها للحريات والحقوق وأوجه الإستخدام المذكورة فى البند (ا) بما يخالف هذه الإتفاقية أو القوانين أو الأنظمة التى إعتمدتها الدولة الساحلية طبقا لهذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولى الأخرى غير المتنافية مع هذه الإتفاقية" .

ومن نافلة القول هنا التأكيد على أن المنازعات التى نصت عليها الفقرة 1 من المادة 297 تخضع لإجراءات التسوية القضائية الإلزامية المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر ، لأن هذه الفقرة نصت على ذلك بوضوح . ومن ثم إذا إعتبرنا أن النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى تدخل ضمن النزاعات التى أشارت إليها الفقرة 1 من المادة 297 ، فإنها تخضع بالتالى لإجراءات التسوية القضائية الإلزامية المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر . أما إذا كانت هذه الفئة من النزاعات لا تندرج فى قائمة النزاعات التى نصت عليها هذه الفقرة ، فإنها لا تخضع لإجراءات التسوية القضائية الإلزامية المنصوص عليها فى هذا الجزء .

ولذلك ، حتى يمكن معرفة ما إذا كانت المنازعات المتعلقة بالمرور البرئ تدخل فى إطار هذه الفقرة أم أنها لا تندرج تحت أحكامها ، يجب تفسيرها أحكام هذه الفقرة تفسيرا دقيقا .

وفيما يتعلق بتفسير الفقرة 1 من المادة 297 ، يجب التأكيد منذ البداية على أنه عندما تنص هذه الفقرة على أن "تخضع المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها بشأن ممارسة دولة ساحلية **لحقوقها السيادية أو ولايتها**" المنصوص عليها فى هذه الإتفاقية" ، فإنها من غير شك تقصد بذلك المنازعات المتعلقة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة

والجرف القارى وليس المنازعات المتعلقة بالبحر الإقليمى ، لأن إتفاقية 1982 لقانون البحار إستخدمت مصطلح "السيادة" لبيان الطبيعة القانونية لعلاقة الدولة الساحلية ببحرها الإقليمى ، ولم تستخدم مصطلح "حقوق سيادية أو ولاية" ، التى إستخدمته فقط لبيان علاقة الدولة الساحلية بمنطقتها الإقتصادية الخالصة وجرفها القارى [282] .

وإذا كان لا يمكن الخلاف على أن مصطلح "الحقوق السيادية والولاية" يشير إلى المنازعات المتعلقة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القارى ، فإن ثمة مجال للتساؤل عن مصطلحات "حريات" و "حقوق الملاحة" التى أشار إليها البندين (ا) و (ب) من الفقرة 1 من المادة 297 .

من حيث المبدأ ، لا يمكن أن تقصد الإتفاقية بالمنازعات المتعلقة "بحريات الملاحة" ، المنازعات المتعلقة بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، لأنه يمكن التأكيد ببساطة على أن ، "حريات الملاحة" هو تعبير مستخدم فى المادة 58 ، المعنونة "حقوق وإلتزامات الدول الأخرى فى

---

[282] ـ فبنما نصت المادة 2 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على أن "تمتد سيادة الدولة الساحلية ، وراء إقليمها ومياهها الداخلية ومياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية ، إلى منطقة بحرية ملاصقة لها تسمى البحر الإقليمى" ، فإن المادة 56 من هذه الإتفاقية إستخدمت مصطلح "حقوق سيادية" و "ولاية" .

المنطقة الإقتصادية الخالصة" ، لتوضيح حق سفن الدول الأجنبية غير المقيد بالملاحة فى المنطقة الإقتصادية الخالصة للدول الساحلية ، بينما تعبير "حق المرور البرئ" فى المقابل هو الصيغة المنصوص عليها بالمادة 18 من الإتفاقية لتقرير حقا مقيدا لسفن الدول الأجنبية بالملاحة فى البحر الإقليمى للدول الساحلية .

وإذا كان مصطلح "حريات الملاحة" يشير بوضوح إلى المنازعات المتعلقة بالمنطقة الإقتصادية الخالصة فقط ، فإن الوضع ليس بهذا الوضوح فيما يتعلق بمصطلح "حق الملاحة" . وفى رأينا ، يبدو أن الإتفاقية أرادت ، بالنص على المنازعات المرتبطة "بحق الملاحة" ، أن تمد أو توسع نطاق الإختصاص الإجبارى للوسائل القضائية المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية ، ليشمل منازعات أخرى مرتبطة بالملاحة ، خلاف المنازعات المرتبطة "بحريات الملاحة" فى المنطقة الإقتصادية الخالصة . وفى هذا المعنى ، قال رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، فى مذكرته الموجه إلى كل الوفود فى 25 مارس 1977 ، أن "صيغة المادة 1/17/ ا ، ب ـــ التى باتت المادة 1/297/ ا ، ب من الإتفاقية ـــ تتفق مع الرأى الذى يشمل كل الملاحة ، وحقوق الدول الساحلية ، بالتسوية الإلزامية للنزاعات طبقا للقسم 2" [283] .

---

[283] ـــ يراجع فى ذلك :

وفى هذا الصدد ، أكد Quéneudec أيضا على أن "حق الملاحة" المنصوص عليه فى البندين (ا) و (ب) من الفقرة 1 من المادة 297 "لا يشير فقط إلى الملاحة فى المنطقة الإقتصادية الخالصة ، التى تنظم طبقا لمبدأ حرية الملاحة ؛ وإنما يشير أيضا إلى الملاحة ، فى حالة حق المرور ، فى البحر الإقليمى" [284] .

وبناء على ذلك ، على الرغم من صمت إتفاقية 1982 لقانون البحار بالنسبة لهذه المسألة [285] ، فإنه يبدو أنها قصدت ضمان أو تأكيد ،

Informal Note from the President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea to All Delegations , 25 March 1977 , mimeo. , section 2 , UN Job N° (1) -204003 .

ويراجع فى هذه المسألة أيضا :

Sh. ROSENNE , United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 . A Commentary , vol. V , Martinus Nijhoff Publishers , Dordrecht / Boston / London , 1989 , p. 98 .

[284] ــ فقد قال Quéneudec أن :

« ... ce n' est pas seulement la navigation dans la zone économique , qui est régie par un principe de liberté ; c' est aussi la navigation , sous forme de droit de passage , dans la mer territoriale » . J. P. QUENEUDEC , Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3e Conférence des Nations Unies , Société française pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone , 1984 , p. 240 .

[285] - وفى هذا الشأن يقول Tulio TREVES أنه :

« on ne dit rien quant à la possibilité de soumettre à une juridiction des différends ayant trait aux activités dans la mer territoriale . Il y a là un point

بالنظر إلى إشارتها فى عبارات عامة إلى "حق الملاحة" ، اللجوء إلى الوسائل القضائية الإلزامية لتسوية النزاعات التى تنشأ عن حق المرور البرئ [286] ، بما فيها النزاعات التى تنشأ عن مرور السفن الحربية الأجنبية [287] ، فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية [288] .

---

qu' on a voulu laisser de côté , parce que , si on l' avait mentionné , les opinions auraient été extrêmement divergentes » . Tulio TREVES , Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3e Conférence des Nations Unies , Société française pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone , 1984 , p. 239 .

[286] ــ وفى هذا المعنى ، يقول RIPHAGEN أن :

« L' article 297 prévoit des « limitations » de la procédure obligatoire du règlement judiciaire quand il s' agit de « différends relatifs à l' interprétation ou à l' application de la Convention quant à l' exercice par un Etat côtier de ses droits souverains ou de sa juridiction » . De tels différends sont soumis dans les cas où « il est allégué que l' Etat côtier a contrevenu à la Convention en ce qui concerne la liberté et le droit de navigation … » . **Il semble bien que le droit de passage inoffensif est couvert par cette clause …** » . W. RIPHAGEN , Le droit de passage inoffensif après la troisième Conférence , dans : Perspectives du droit de la mer … , op. cit. , p. 208 .

ومن هذا الرأى ، يراجع أيضا :

F. NGANTCHA , The Right of Innocent Passage and the Evolution of the International Law of the sea … op. cit. , p. 186 – 188 .

[287] ــ ويؤكد BERDUD هذا الإستنتاج بقولة :

« … malgré le silence de la Convention , nous inclinons à penser que celle-ci a entendu garantir , compte tenu de son allusion en termes généraux à la navigation , le recours aux moyens juridictionnels pour les différends

الفرع الثانى

مدى جـــواز إستثناء المنازعات المتعلقة بالمـــرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية من التسوية الإلزامية طبقا للمادة 1/298/ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار

تنص المادة 1/298/ب من إتفاقية 1982 لقانون البحار ــ التى تقع فى القسم 3 من الجزء الخامس عشر ــ على أنه يجوز "لأى دولة ، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الإتفاقية أو إنضمامها إليها ، أو فى أى

---

résultant du droit de passage inoffensif , y compris celui des navires de guerre » . Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 90 – 91 .

[288] ــ ومع ذلك ، يبدو أن البعض يرى عكس هذا الرأى. فقد قال LUCCHINI et VOECKEL أن :

« … s' agissant de la responsabilité de l' Etat côtier , il semble que les « limitations et exceptions à l' application de la section 2 » prévues à la section 3 de la partie XV de la CMB , relative au « règlement des différends » , puissent trouver à s' appliquer à propos du droit de passage inoffensif ; l' article 297 prévoit en effet des limitations de la procédure obligatoire du règlement judiciaire lorsqu' il s' agit de « différends relatifs à l' interprétation ou à l' application de la Convention quant à l' exercice par un Etat côtier de ses droits souverains ou de sa juridiction … dans les cas où … il est allégué que l' Etat côtier a contrevenu à la convention en ce qui concerne la liberté et le droit de navigation … » . L. LUCCHINI et M. VOECKEL , Droit de la mer , tome 2 , vol. 2 … , op. cit. , 273 .

وقت بعد ذلك ، ودون الإخلال بالإلتزامات الناشئة بمقتضى القسم 1 (من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية) ، أن تعلن كتابيا أنها لا تقبل واحد أو أكثر من الإجـــراءات المنصوص عليها فى القسم 2 فيما يتعلق بـــ ... ؛ (ب) المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية ، بما فيها الأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية ، والمنازعات المتعلقة بأنشطة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستثناه من إختصاص أية محكمة بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 3 من المادة 297" [289] .

والآن ، يجب تحديد معنى مصطلح "الأنشطة العسكرية" المشار إليه فى البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 من أجل تقرير ما إذا كانت ، المنازعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية فى البحر الإقليمى وردود أفعال الدولة الساحلية التى تتخذ شكل اللجوء إلى الوسائل العسكرية لمواجهة المرور غير البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى أو المخالف لقوانينها ونظمها الداخلية ، يمكن أن تعتبر مشمولة بهذا الإستثناء الذى يشير إلى "النزاعات الخاصة بالأنشطة العسكرية ، بما فيها الأنشطة العسكرية لسفن وطائرات الدولة المستخدمة لخدمة غير تجارية" .

---

[289] ـــ المادة 298 ، المعنونة "الإستثناءات الإختيارية من تطبيق القسم 2" ، الخاص بالإختصاص الإلزامى للهيئات القضائية المنصوص عليها فيه ، هى المادة الثانية من القسم 3 ، المعنون "حدود

تجدر الإشارة هنا إلى أن مصطلح "الأنشطة العسكرية" لم يرد فى أى موضع آخر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، ومن ثم لا يمكن تحديد معنى هذا المصطلح عن طريق القياس أو المقارنة . ومع ذلك ، يمكن التأكيد على أن المعنى العادى لهذا المصطلح يبدو ذو مضمون واسع وفضفاض ، ومن ثم يمكن أن يشمل بالطبع النزاعات المرتبطة بمرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وردود أفعال الدولة الساحلية التى تتخذ شكل اللجوء إلى الوسائل العسكرية لمواجهة هذا المرور ، حيث أنه نادرا ما توجد أنشطة عسكرية مشروعة خلاف المناورات العسكرية للدولة الساحلية فى بحرها الإقليمى [290] .

وفى الواقع ، يبدو أن الأعمال التحضيرية والمفاوضات التى أدت إلى هذا النص تؤكد التفسير السابق . فيبدو أن الإهتمام الأساسى لوفود

إنطباق القسم 2 والإستثناءات منه" ، من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

[290] ــ وفى هذا الصدد ، يبدو أن السيد QU2NEUDEC يتفق مع هذا التفسير الواسع "للأنشطة العسكرية" . فمن رأية أن :

« la Convention elle-même reconnaît la licéité des activités militaires des navires de guerre en permettant expressément aux Etats Parties de refuser les procédures de règlement obligatoire des différends pour les litiges relatifs à de telles activités (art. 298 , § 1 , al. b) . J. P. QUENEUDEC , Les tendances dominantes du système juridique issu de la convention , dans : Perspectives du droit de la mer à l' issue de la troisième Conférence des Nations Unies , Pédone , Paris , 1984 , p. 151 .

الدول فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار هو ضمان الحصانة التقليدية التى تتمتع بها السفن الحربية ، الأمر الذى جعلها تحاول التوصل إلى إستثناء النزاعات التى يرجع أصلها إلى هذا النوع من السفن من الإختصاص الإلزامى للمحاكم الدولية المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار . ويؤكد Rosenne ذلك ، عندما قال أن المادة 298 ، "فقرة 1/ب ، الخاصة بالنزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية والأنشطة المفروضة بالقوة يكمن أصلها فى تأكيد المستشارين البحريين للوفود على أن أنشطة السفن البحرية يجب ألا تخضع للدعاوى القضائية التى قد تفشى بعض الأسرار العسكرية" [291] .

ولذلك ، جاءت وثيقة الإتجاهات الرئيسية فى 1974 ترجمة واضحة لرأى المستشارين البحرين ، فقد تضمنت هذه الوثيقة ــ التى كانت تشكل إطارا للمفاوضات ــ أربع صيغ بشأن بتسوية النزاعات الخاصة بالأنشطة العسكرية والسفن التى تتمتع بالحصانة طبقا للقانون

---

[291] ــ فقد قال ROSENNE فى هذا الشأن أن :

"paragraph 1 (b) , relates to disputes concerning military and enforcement activities , owes its origin to the preoccupation of the naval advisors to the delegations that activities by naval vessels should not be subject to judicial proceedings in which some military secrets might have to be disclosed" . Sh. ROSENNE , United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 . A Commentary , vol. V , Martinus Nijhoff Publishers , Dordrecht / Boston / London , 1989 , p. 135 .

الدولى : وبينما كان اثنان منها يؤكدان صراحة على إستثناء هذا النوع من النزاعات من اللجوء الإلزامى أو الإجبارى للإختصاص القضائى ، فإن الإختيارين الأخرين تركا للدولة الطرف حرية التحفظ ، عن طريق إعلان ، على الإجراءات القضائية الإلزامية أو الإجبارية [292] . وهكذا ، يبدو أن إرادة من صاغوا هذه الوثيقة كانت تتجه فى كل الحالات لضمان إمكانية إستثناء النزاعات المرتبطة بالأنشطة العسكرية ، ولاسيما النزاعات الخاصة بالسفن الحربية ، سواء كانت تمارس المرور البرئ فى البحر الإقليمى أم كانت توجد فى المنطقة الإقتصادية الخالصة أو أعالى البحار ، من الإجراءات القضائية الإلزامية أو الإجبارية .

بيد أن FROMAN يرى عكس هذا الإستنتاج ، حيث يؤكد على أن "الإستثناء يتعلق فقط بالنزاعات المرتبطة بالسفن الحربية أثناء وجودها فى المنطقة الإقتصادية الخالصة [293] ، أما النزاعات التى تنشأ عن المرور

---

[292] ـ تراجع الصيغ التى تنطوى عليها وثيقة الإتجاهات الرئيسية فى هذا الشأن ، فى :

Troisième Conférence , Documents , vol. III , p. 106 – 107 .

[293] ـ فإذا كان مصطلح "الأنشطة العسكرية" فى ذاته واسع وفضفاض على نحو يسمح بأن يشمل النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن البحث عن معنى هذا المصطلح فى السياق الذى ورد فيه يمكن أن يقصر معنى هذا المصطلح على المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية التى تحدث فى المنطقة الإقتصادية فقط . فالبند ب من الفقرة 1 من المادة 298 ينص على إمكانية إستثناء "المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية ، بما فيها الأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية" . وهنا يمكن التأكيد

على أنه ، عندما تشير الإتفاقية إلى السفن العسكرية أو البوليسية ، خارج الجزء المخصص لحق المرور البرئ في البحر الإقليمي ، فإنها تفعل ذلك ، في إطار سلطات البوليس أو التنفيذ التي تتمتع بها الدول الساحلية في الأقاليم التي توجد تحت ولايتها أو حتى ، في بعض الحالات أو الظروف ، في أعالي البحار . وهكذا في الجزء المخصص لأعالي البحار ، تشير المادتين 107 و 111 إلى السفن الحربية في سياق السلطات التي تعترف بها الإتفاقية لكل الدول بضبط سفن القرصنة أو حق المطاردة الحثيثة . فبينما تنص المادة 107 على أنه "لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك" ، فإن المادة 111 تنص في فقرتها الخامسة على أن "لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك" . كذلك ، تنص المادة 224 ، المعنونة "ممارسة سلطات البوليس أو التنفيذ" ، والموجودة في الجزء الثاني عشر الخاص بالحفاظ على البيئة البحرية والحفاظ عليها ، على أنه "لا يجوز أن تمارس سلطات البوليس أو التنفيذ ضد السفن الأجنبية بموجب هذا الجزء إلا بواسطة الموظفيين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية أو مأذون لها بذلك" . وفيما يتعلق بالجزء الثاني من البند ب من الفقرة 1 من المادة 298 ، الذي يجيز للدول إستثناء "النزاعات التي تتعلق بأنشطة تنفيذ القوانين الخاصة بممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستثناه بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 3 من المادة 297 من إختصاص أية محكمة أو محكمة تحكيم" ، أي من الإختصاص القضائي الإلزامي . يبدو أن الإتفاقية تنص هنا على إستثناء النزاعات الخاصة بممارسة الدولة الساحلية لبعض سلطاتها البوليسية في المنطقة الإقتصادية الخالصة ، لأن "أنشطة تنفيذ القوانين الخاصة بممارسة حقوق سيادية أو ولاية" تتعلق بهذه المنطقة حصريا ، ولا يمكن أن تتعلق هذه الأنشطة ، بالبحر الإقليمي الذي يخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية طبقا لنص المادة 2 من إتفاقية 1982 ، ولا بأعالي البحار حيث لا تتمتع الدول بحقوق إقليمية على هذه المنطقة . علاوة على ذلك ، فيما يتعلق بالإشارة إلى أنشطة البحث العلمي البحري والصيد المنصوص عليها في الفقرتين 2 و 3 من المادة 297 . يبدو من الواضح أيضا أن الإتفاقية لا يمكن أن تشير إلى أية

غير البرئ للسفن الحربية فى البحر الإقليمى فإنها تظل خاضعة للحل الإجبارى الملزم . وأى إستنتاج آخر سيجعل الدول الساحلية الأقل قوة خاضعة لأهواء جيرانها الأقوى ، التى يمكنها ، من خلال إستعمال هذا الإستثناء ، أن تكتسب ترخيص للقيام بأنشطة عسكرية فى البحار الإقليمية لدول أخرى بالمخالفة لحق المرور البرئ بمقتضى الحصانة"[294] التى تتمتع بها هذه السفن الحربية .

منطقة أخرى خلاف المنطقة الإقتصادية الخالصة ، على أساس أنه لا يمكن أن يوجد للبحث العلمى البحرى أو الصيد مكان فى المياه الإقليمية للدولة الساحلية ، فكل منهما ــ البحث العلمى البحرى والصيد ــ يعتبر طبقا للفقرة 2 من المادة 19 من الإتفاقية من الأنشطة التى تجعل مرور السفن الأجنبية فى البحر الإقليمى غير بريئا . يراجع فى هذا المعنى :

Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 91 – 93 .

[294] ــ فقد قال FROMAN فى هذا الصدد أن :

"the exception only relates to disputes within the exclusive economic zone and the continental shelf , disputes precipitated by non-innocent passage of warships in the territorial sea would remain amenable to compulsory , binding resolution . To conclude otherwise would subject the less powerful coastal States to the whims of their more powerful neighbours , who could , by exercising the exception , gain license to conduct military activities in the territorial seas of other States in violation of the right of innocent passage with virtual impunity" . D. F. FROMAN , Uncharted waters ; Non Innocent Passage of warships in the Territorial Sea , San Diego Law Review , 1984 , n° 3 , p. 673 .

وفيما يتعلق بالتفسير الذى عملته الدول أطراف إتفاقية 1982 لقانون البحار للبند ب من الفقرة 1 من المادة 298 ، من خلال الإعلانات التى أصدرتها فى هذا الشأن طبقا للمادة 298 ذاتها . فحتى الآن ، إستبعدت 15 دولة تطبيق القسم 2 من الجزء الخامس عشر من الإتفاقية بالنسبة للنزاعات المنصوص عليها فى هذا البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 [295] . بيد أن معظم هذه الدول قد إستخدمت صيغ متماثلة أو متشابهة تقريبا مع نص البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 ذاته ، الأمر الذى يجعل من الصعب معرفة المعنى الذى أعطته هذه الدول لمصطلح "الأنشطة العسكرية" .

فعلى سبيل المثال ، ينص إعلان أوكرانيا على أن : "أوكرانيا تعلن ، طبقا للمادة 298 من الإتفاقية ، أنها لن تقبل أية إجراءات أو دعاوى إجبارية توصل إلى قرارات أو أحكام ملزمة فيما يتعلق بالنزاعات الخاصة بتعيين حدود المناطق البحرية ، والنزاعات التى تتعلق بالخلجان والحقوق

---

[295] ـ هذه الدول ، هى : الجزائر ، والبرتغال ، والرأس الأخضر ، وأوكرانيا ، والمكسيك ، وأورجواى ، وبريطانيا ، وبيلاروسيا ، وتونس ، وروسيا الإتحادية ، وسلوفينيا ، وشيلى ، وغينيا ـ بيساو ، وفرنسا ، وكندا . يراجع هذه الإعلانات فى موقع الإنترنت التالى :

http://untreaty.un.org/FRENCH/bible/frenchinternetbible/part/chapterXXI/treaty6.asp.

التاريخية والنزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية ، ما لم تبرم إتفاقيات دولية بين أوكرانيا والدول المعنية تنص على عكس ذلك" [296] .

كما هو واضح من نص هذا الإعلان ، يبدو من الصعب معرفة ما إذا كان هذا الإعلان يستبعد أو يستثنى جميع النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية ، بما فيها النزاعات التى تتعلق بممارسة السفن الحربية الأجنبية للمرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، من الإجراءات القضائية الإلزامية التى توصل إلى قرارات أو أحكام ملزمة ، أم أن هذا الإستثناء لا يشمل هذه النزاعات . ومع ذلك ، فإن Berdud يؤكد على أن أوكرانيا لها تصور أو مفهوم واسع إلى حد كبير لمصطلح "الأنشطة العسكرية" ، الأمر الذى يعنى أن هذا الإستثناء يشمل النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى الحر الإقليمى وردود أفعال الدولة الساحلية على هذا المرور[297] .

---

[296] ـ فقد جاء نص إعلان أوكرانيا فى هذا الصدد ، على النحو التالى :

« L'Ukraine déclare que , conformément à l' article 298 de la Convention , elle n' accepte aucune des procédures obligatoires aboutissant à des décisions contraignantes en ce qui concerne les différends relatifs à la délimitation des zones maritimes , les différends qui portent sur des baies ou des titres historiques et les différends relatifs à des activités militaires , sauf disposition contraire de traités internationaux conclus par l' Ukraine avec les Etats intéressés » .

[297] - Carlos Espaliu BERDUD , Le passage inoffensif des navires de guerre … , op. cit. , p. 95 .

وعلى أى حال ، يبدو فى رأينا ، أن التفسير الأكثر منطقية للبند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 ، هو الذى يجيز للدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار إستثناء ــ من خلال الإعلان كتابة طبقا لما هو منصوص عليه فى الفقرة 1 ــ النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى وردود أفعال الدولة الساحلية على هذا المرور ، من الخضوع للإجراءات القضائية الإلزامية التى توصل إلى قرارات أو أحكام ملزمة ، المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، لأن هذه النزاعات يمكن أن تندرج تحت مصطلح الأنشطة العسكرية ، طبقا لإرادة مشرعى البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 من إتفاقية 1982 لقانون البحار.

وعلى ذلك ، فإن إعلانات الدول التى لها نفس مضمون نص البند (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 أو التى تشير إلى مضمونها يجب النظر إليها على أنها تستثنى أيضا النزاعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية وردود أفعال هذه الأخير على المرور غير البرئ لهذا النوع من السفن من إجراءات التسوية القضائية الإلزامية التى توصل إلى أحكام أو قرارات ملزمة [298] .

---

[298] ــ يراجع فى هذا المعنى :

Ibid. , loc. cit.

وعلى أية حال ، فإن النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، لم تكن تخضع للوسائل القضائية للتسوية السلمية للنزاعات ، سواء قبل دخول إتفاقية 1982 لقانون البحار حيز النفاذ أم بعدها .

خـــاتمة

كان النظام القانونى للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، ولايزال ، أحد النظم القانونية الأكثر غموضا وتعقيدا وإثارة للخلاف والجدل فى قانون البحار . فلم يتم وضع أى نظام قانونى صريح وواضح ، لمسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فى كل محاولات تدوين هذا الفرع من القانون الدولى قبل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 . وحتى بعد إبرام هذه الإتفاقية ، التى تعد أكبر إتفاقية قانونية دولية فى التاريخ لتنظيم المسائل الخاصة بالبحار والمحيطات ، فقد ظلت هذه المسألة محل نزاع بين الدول ويقع فيها الخلاف بين الفقه ، بسبب خلو هذه الإتفاقية من أى نص يقرر صراحة وعلى نحو حاسم ما إذا كان هذا النوع من السفن يتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية على غرار السفن الأخرى أم لا .

فعلى الرغم من أن مسألة حق المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، جذبت إنتباه المفاوضين ، أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، فإنه لم يتم البت فيها بشكل صريح وحاسم ، ربما لأسباب عملية ، حيث كاد الخلاف الحاد بين

وفود الدول المختلفة بشأن هذه المسألة بالتحديد أن يؤدى إلى فشل هذا المؤتمر برمته ، لولا تدخل رئيس المؤتمر فى اللحظات الأخيرة . فقد كانت بعض الوفود ترى أن السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية على غرار السفن الأخرى ، فإن البعض الآخر كان يرى ضرورة حصول هذا النوع من السفن على ترخيص مسبق بالمرور من الدولة الساحلية أو على الأقل إخطارها مسبقا بنيتها فى المرور . الأمر الذى ترتب عليه أن جاءت إتفاقية 1982 خالية من أى نص يبين مدى تمتع هذا النوع من السفن بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

ولكن يبدو ضمنا من السياق العام لأحكام إتفاقية 1982 لقانون البحار والإعلانات التفسيرية التى أصدرتها الدول الأطراف بهذه الإتفاقية ، طبقا للمادة 310 منها ، بشأن مسألة المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى أن هذا النوع من السفن يتمتع بحق المرور البرئ بشرط أن تقوم دولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها بإخطار الدولة الساحلية مسبقا بنيتها فى المرور .

بيد أن ذلك لا يعنى منع الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 من أن تتطلب ، بقانون داخلى أو إعلان صادر منها طبقا للمادة 310 من هذه الإتفاقية ، ضرورة حصول السفينة الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق

منها للمرور فى بحرها الإقليمى ، نظرا لعدم وجود نص صريح وواضح يقرر لهذا النوع من السفن هذا الحق . علاوة على أن هذا الحق المستنتج ضمنا من أحكام الإتفاقية لم يكتسب بعد صفة العرف ، لأنه لا توجد قاعدة عرفية عامة حتى الآن تمنح السفن الحربية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى ، حيث تتطلب تشريعات وإعلانات عدد كبير من الدول سواء قبل أو بعد إتفاقية 1982 لقانون البحار ضرورة حصول هذه السفن على ترخيص مسبق من الدولة الساحلية للمرور البرئ فى بحرها الإقليمى أو على الأقل إخطارها بنيتها فى المرور .

ومن ثم فإن الوضع يكون معقدا جدا بالنسبة للدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار التى تتطلب ، بموجب تشريع داخلى أو إعلان ، ضرورة حصول السفينة الحربية الأجنبية على ترخيص مسبق منها للمرور فى بحرها الإقليمى .

كذلك يجوز للدول غير الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار أن تنص فى تشريعاتها الداخلية على إلتزام دولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها بطلب ترخيص مسبق من الدولة الساحلية لممارسة المرور البرئ فى بحرها الإقليمى أو إخطارها مسبقا بذلك ، نظرا لعدم وجود قاعدة عرفية عامة تقرر للسفن الحربية الأجنبية الحق فى المرور البرئ فى البحر الإقليمى دون الحصول على ترخيص من الدولة الساحلية أو

إخطارها المسبق بنيتها فى المرور ، حيث لا يوجد فى العرف الدولى سوى ممارسة مسموح بها من الدولة الساحلية للسفن الحربية الأجنبية بالمرور فى بحرها الإقليمى .

وعلى ذلك ، فقد إنتهينا إلى ، أن المرور المادى أو الواقعى للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، أى المرور الذى يتم من جانب هذه السفن دون الحصول على ترخيص من الدولة الساحلية المعنية بالمرور أو إخطارها مسبقا بنيتها فى هذا المرور ، عندما يكون الحصول على هذا الترخيص أو القيام بذلك الإخطار ضروريا طبقا لقاعدة قانونية دولية أو داخلية ، يعد مرورا غير بريئا وقد يعد فعلا من أفعال العدوان طبقا لقرار الجمعية العامة رقم 3314 الخاص بتعريف العدوان .

كذلك ، فقد خلصنا إلى أنه ، بغض النظر عن طبيعة مرور السفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، أى سواء كان مرور هذه السفن حقا لها أم أنه مجرد رخصة تتوقف ممارستها له على ترخيص من الدولة الساحلية أو إخطارها مسبقا برغبتها فى المرور ، فإن مرور هذه السفن فى جميع الحالات يجب أن يكون بريئا ، طبقا للمادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، التى تتضمن تعريفا عاما لما يمكن أن يعد على أنه مرورا بريئا ، حيث نصت على أن "يكون المرور بريئا مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها" . وقد أكدنا على أن

معيار برءة المرور الذى تنطوى عليه الفقرة 1 من المادة 19 ، سيطبق فى كل الحالات التى ينشأ فيها نزاع بشأن مرور سفينة حربية أجنبية خلال المياه الإقليمية لدولة ما ، وبالنسبة لكل الدول سواء كانت أطرافا أم غير أطرافا فى إتفاقية 1982 لقانون البحار ، لأنه يعد ذو طبيعة عرفية عامة . وقد أكدنا على أن طبيعته العرفية تتضح من حقيقة وجوده فى مشروع مواد اللجنة الثانية لمؤتمر تدوين القانون الدولى بلاهاى سنة 1930 ، وإتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، وإتفاقية 1982 لقانون البحار ، وفى عدد كبير من التشريعات الوطنية السابقة على هاتين الإتفاقيتين ، وتطبيق محكمة العدل الدولية له فى قضية مضيق كورفو سنة 1949 .

وإذا كان المادة 1/19 من إتفاقية 1982 لقانون البحار قد وضعت معيارا عاما يتم على أساسه تقرير مدى براءة المرور فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، فإن الفقرة الثانية من هذه المادة تضمنت قائمة بالأنشطة أو التصرفات التى تشكل أمثلة للمرور غير البرئ ، تطبيقا لهذا المعيار . وقد خلصنا ، بعد فحص الممارسة الدولية ، إلى أنه على الرغم من أن نص هذه الفقرة يجد أصله فى إقتراح فيجى المقدم إلى لجنة الإستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات سنة 1973 ، ولم يكن له مقابل فى إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، فإن الأحكام التى تنطوى عليها

هذه الفقرة تعد ذات طبيعة عرفية ، ومن ثم تطبق على الدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار وغير الأطراف فيها على حد سواء .

كما أكدنا على أن إتفاقية 1982 لقانون البحار تعطى للدولة الساحلية الحق فى تنظيم المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى بحرها الإقليمى ، وأن هذا الحق يعد ذو طبيعة عرفية لأنه يتفرع أو ينتج تلقائيا عن مبدأ سيادة الدولة على إقليمها . ومن ثم ، خلصنا إلى أن ، ثمة إلتزام على عاتق السفن الحربية الأجنبية ، عند ممارستها للمرور البرئ فى البحر الإقليمى ، بإحترام القواعد التى تضعها الدولة الساحلية فى قوانينها وتشريعاتها الداخلية لتنظيم المرور البرئ ، سواء كانت هذه القواعد متطابقة مع القواعد التى تنص عليها إتفاقية 1982 لقانون البحار أم غير متطابقة معها ، طالما أخذت الدولة الساحلية بعين الإعتبار الشروط والإلتزامات التى وضعتها هذه الإتفاقية على عاتقها ، عند إصدارها لهذه القوانين والنظم الداخلية . وبالتالى فإن مخالفة السفن الحربية الأجنبية ، أثناء مرورها فى البحر الإقليمى ، للقوانين والنظم الداخلية للدولة الساحلية التى تنظم المرور البرئ فى بحرها الإقليمى يجعل هذا المرور غير بريئا أو حتى غير مشروعا .

ومن ثم عرضنا للفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار التى تنص على أن "الدولة الساحلية يمكن أن تتخذ ، فى

بحرها الإقليمى ، الإجراءات الضرورية لمنع أى مرور لا يكون بريئا" . وأكدنا ، فى ضوء الأعمال التحضيرية والمفاوضات الخاصة بهذا الحكم وفحص الممارسة الدولية فى الموضوع ، على أن الدولة الساحلية يمكن أن تتخذ تدابير أو إجراءات لها طبيعة مانعة ، قد تصل حتى إلى حد رفض المرور أو منعه ، إذا إشتبهت أو شكت أن مرور السفينة الحربية ليس بريئا . وأوضحنا أنه على الرغم من أنه لا يجوز ، من حيث المبدأ ، القبض على السفينة الحربية أو إحتجازها بسبب حصانتها ، فإن الممارسة الدولية العملية تقدم لنا حالات إعترضت فيها الدولة الساحلية السفن الحربية الأجنبية التى يكون مرورها فى بحرها الإقليمى غير بريئا ، وقبضت عليها وإحتجزتها . كما خلصنا إلى أنه كملجأ أخير ، يجوز للدولة الساحلية أن تلجأ إلى القوة المسلحة لمواجهة الإنتهاك الخطير ، الذى ينطوى على إستخدام للقوة من جانب السفينة أو السفن الحربية ، لمبدأ المرور البرئ ، تطبيقا لحق الدفاع الشرعى المنصوص عليه فى المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة ، على أن يراعى رد الدولة الساحلية فى هذه الحالة مبدأى الضرورة والتناسب .

وقد أكدنا فى هذا الصدد على أن مضمون الفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار يظهر فى عدد كبير من التشريعات الداخلية والممارسة الدولية العملية ، حيث كانت الدول غير الأطراف فى هذه الإتفاقية تطبق نفس التدابير والإجراءات التى يمكن أن تقرها أو

تتخذها الدول الأطراف فى هذه الإتفاقية لمنع المرور غير البرئ . الأمر الذى يعنى إمكانية تطبيق مضمون الفقرة الأولى من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار على الدول الأطراف فى هذه الإتفاقية وغير الأطراف فيها على أساس أنه ذو طبيعة عرفية .

كذلك أوضحنا أنه ، طبقا للمادة 30 من إتفاقية 1982 لقانون البحار والقانون الدولى العرفى ، يجوز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية ، التى لا تمتثل لقوانينها وأنظمتها الخاصة بالمرور البرئ خلال البحر الإقليمى ، وتتجاهل الطلب الذى يقدم إليها للإمتثال لتلك القوانين والأنظمة ، مغادرة بحرها الإقليمى على الفور" . وإذا لم تمتثل السفينة الحربية فى هذه الحالة لأمر الدولة الساحلية لها بمغادرة بحرها الإقليمى ، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أى إجراء من الإجراءات القوية أو الجبرية المتصورة فى إطار الفقرة 1 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، مثل : منع مرورها بالقوة ، أو إعتراضها وحراستها حتى تخرج من البحر الإقليمى ، أو القبض عليها وإحتجازها ، أو حتى إستخدام القوة ضدها تطبيقا لحق الدفاع الشرعى إذا كان سلوكها يندرج تحت تعريف العدوان .

وفى المقابل ، أكدنا على أن إتفاقية 1982 لقانون البحار لم تنص ، على غرار إتفاقية 1958 للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة ، على أية

تدابير أو إجراءات يمكن لدولة علم السفينة الحربية أو السفينة ذاتها أن تتخذها لفرض مرورها البرئ فى حالة رفضه من قبل الدولة الساحلية . وفى الممارسة الدولية لم يتم اللجوء إلى القوة لفرض الحقوق الملاحية فى مواجهة الإدعاءات الساحلية . وكان يتم حل مثل هذه النزاعات باللجوء إلى الطرق الدبلوماسية ووسائل التسوية السلمية للمنازعات .

كذلك ، أكدنا على حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية ، طبقا للفقرة 3 من المادة 25 من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، التى أثبتنا طبيعتها العرفية ، حتى لو كان مرور هذه السفن بريئا ، إذا كان هذا الوقف ضروريا لحماية أمنها ، أو حماية الملاحة الدولية . البحار . وقد أكدنا فى هذا الشأن على أمن الدولة الساحلية لا يعنى فقط إستبعاد أو منع المخاطر ذات الطبيعة العسكرية ، وإنما يعنى كذلك منع أى إنتهاك للقوانين والنظم الأمنية لهذه الدولة . كما أكدنا على أنه على الرغم من أن الفقرة 3 من المادة 25 لم تنص إلا على حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ فى حالة المناورات العسكرية فقط ، فإنه يجوز للدولة الساحلية أيضا وقف هذا المرور فى حالة إجرائها تجارب نووية ، وفى حالة إنشائها مناطق أمنية فى بحرها الإقليمى . بيد أننا أكدنا على أنه يجب على الدولة الساحلية ألا تمارس حقها فى وقف المرور البرئ بشكل ينطوى على أى تمييز قانونى أو فعلى بين سفن الدول الأجنبية ، وأن يكون وقف هذا المرور مؤقتا وليس دائما ، وفى

مناطق محددة من بحرها الإقليمى ، وأن تعلن عن وقف المرور البرئ إعلانا كافيا .

علاوة على ذلك ، أوضحنا أن حق الدولة الساحلية فى وقف المرور يمكن أن ينظر إليه على أنه موجود ضمنا فى الحق العام الذى يعطى للدول الساحلية إتخاذ أية إجراءات ضرورية لمنع أى مرور لا يكون بريئا .

وفيما يتعلق بتسوية المنازعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، وردود أفعال هذه الدولة والإجراءات التى يمكن أن تتخذها لمواجهة المرور غير البرئ لهذه السفن . فقد أكدنا ، بعد فحص إتفاقيات جنيف لقانون البحار 1958 ، على أنه لا يوجد نظام إجبارى أو ملزم لتسوية هذه المنازعات تسوية سلمية . ومن ثم يبقى الحل الوحيد المتاح للدول المتنازعة ، هو لجوء هذه الدول ، بإتفاقها ، إلى وسائل التسوية السلمية للمنازعات المقررة فى القانون الدولى العام . وهذا ما أكد عليه القسم الأول من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار الخاص بتسوية المنازعات التى تتعلق بتفسير هذه الإتفاقية أو تطبيقها .

ولكننا ، أكدنا على أنه إذا لم تتفق الدول المتنازعة على تسوية النزاع المتعلق بالمرور البرئ طبقا لإحدى وسائل تسوية النزاعات

المقررة فى القانون الدولى العام أو إتفقت على طريقة ما للتسوية السلمية دون أن تصل إلى حل للنزاع ، فإنه يجب تطبيق الإجراءات القضائية المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، المعنون "الإجراءات الإلزامية التى تؤدى إلى قرارات ملزمة" ، والتى تنص على الإختصاص الإلزامى لهيئات قضائية متعددة بالمنازعات التى تنشأ من تطبيق هذه الإتفاقية أو تفسيرها . ومن ثم يجب على الدول المتنازعة بشأن المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية ، التى لم تتوصل إلى حل إختيارى للنزاع ، أن تلجأ إلى هذه الهيئات القضائية لكى تصدر حكم أو قرار ملزم فى النزاع . فبعد أن فحصنا نظام تسوية المنازعات المنصوص عليه فى الجزء الخامس عشر من إتفاقية 1982 لقانون البحار ، كان من رأينا أن الإتفاقية قصدت إنشاء إمكانية تطبيق الإجراءات المنصوص عليها فى القسم 2 من الجزء الخامس عشر بالنسبة لهذا النوع من النزاعات . وهذا ما ينتج أو يستنتج بصفة خاصة من الإشارة المعمولة فى عبارات عامة إلى حقوق الملاحة فى البندين (ا)من الفقرة 1 من المادة 297 ، اللذين أنشأت الإختصاص ، ماديا ، للأجهزة أو الهيئات القضائية بالنسبة للنزاعات التى "يدعى فيها أن الدولة الساحلية قد تصرفت بما يخالف أحكام الإتفاقية بصدد حريات وحقوق الملاحة أو التحليق أو وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة أو الإستخدامات الأخرى للبحر المشروعة دوليا والمحددة فى المادة 58" .

بيد أنه كان من رأينا أيضا أنه يمكن للدول الأطراف فى إتفاقية 1982 لقانون البحار أن تستبعد أو تستثنى ، من خلال إعلان مكتوب ، النزاعات الخاصة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى وردود أفعال الدول الساحلية على هذا المرور ، على أساس أن هذه الأنشطة يمكن أن تعد أنشطة عسكرية تدخل تحت الإستثناء من اللجوء الإلزامى للإجراءات والهيئات القضائية المصوص عليه فى البنـد (ب) من الفقرة 1 من المادة 298 ، الذى ينص على أن الدول الأطراف يمكن أن تعلن كتابة أنها لا تقبل إجراء أو أكثر من إجراءات تسوية النزاعات المنصوص عليها فى القسم 2 ، فيما يتعلق "بالنزاعات الخاصة بالأنشطة العسكرية ، بما فيها الأنشطة العسكرية لسفن وطائرات الدولة القائمة بخدمة غير تجارية والمنازعات المتعلقة بأنشطة تنفيذ القوانين بصدد ممارسة حقوق سيادية أو ولاية مستثناه من إختصاص أية محكمة أو محكمة تحكيم بموجب الفقرة 2 أو الفقرة 3 من المادة 297" ، من إتفاقية 1982 لقانون البحار .

وعلى أية حال ، فإن النزاعات المتعلقة بالمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، لم تكن تخضع للوسائل القضائية للتسوية السلمية للنزاعات ، سواء قبل دخول إتفاقية 1982 لقانون البحار حيز النفاذ أم بعد نفاذها .

وفى النهاية ، يجب التأكيد على أن النظام القانونى للمرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية ، هو فى جملته غامض ومعقد ومحل خلاف وجدل بين الفقه والدول على حد سواء ، بسبب عدم تحديد معالم هذا النظام بطريقة صريحة وواضحة فى أية إتفاقية دولية شارعة لتنظيم قانون البحار من ناحية ، وتباين الممارسة الدولية فى هذا الموضوع من ناحية ثانية . الأمر الذى قد يثير النزاعات بين الدول على نحو يضر بعلاقاتها الودية ويعرض السلم والأمن الدوليين للخطر ، لاسيما وأن هذه المسألة تتعلق بأضعف منطقة فى القانون الدولى العام بصفة عامة وهى منطقة إستخدام القوة التى يسعى القانون الدولى حثيثا إلى حظرها فى إطار قواعده .

ولذلك ، نوصى بعقد مؤتمر دولى فى إطار الأمم المتحدة لوضع نظاما قانونيا واضحا ومحددا ، فى ضوء ما توصلنا إليه من تأكيدات وإستنتاجات ، لتنظيم المرور البرئ للسفن الحربية الأجنبية فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية .

تم بفضل الله وتوفيقه ، فله الحمد والثناء

قائمة المراجع

أولا ــ المراجع العربية :

ــ د. أحمد أبو الوفا ، القانون الدولى للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982 ، القاهرة 1426 ــ 2006 ، دار النهضة العربية .

ــ د. إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية ، دراسة كاملة للقوانين البحرية العربية والإتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف ، الطبعة الأولى ، 1987 ، ص 179 .

ــ د. جعفر عبد السلام ، مبادئ القانون الدولى العام ، الطبعة الثانية ، 1986 ، دار النهضة العربية .

ــ د. حازم محمد عتلم ، أصول القانون الدولى العام ، القسم الأول ، أشخاص القانون الدولى ، مكتبة الآداب ، 32 ميدان الأوبرا ، القاهرة .

ــ د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولى للبحار ، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، الطبعة الثانية ، 2000 ، دار النهضة العربية .

ــ د. صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولى العام ، 2003 ، دار النهضة العربية .

ــ د. محمد سعيد الخطيب ، الوضع القانونى للبحر الإقليمى ، رسالة دكتوراه ، جامعة عين شمس ، 1975 .

ــ د. محمد عبد الرحمن الدسوقى ، القانون الدولى العام ، الجزء الثانى ، بدون سنة طبع ، دار النهضة العربية ،

ــ د. محمد مصطفى يونس ، القانون الدولى العام ، الجزء الثانى ، 2000 ، دار النهضة العربية .

ثانيا ــ المراجع الأجنبية :

- BERDUD Carlos Espaliù , Le passage inoffensif des navires de guerre étrangers dans la mer territoriale , Portée du régime contenu dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , BRUYLANT BRUXELLES , 2007 .
- CHURCHILL R. R. and LOWE A. V. , The law of the sea , third edition , 1999 , Juris Publishing , Manchester University Press .
- CONSTANTINOU A. , The Right of Self-Defence Under Customary International Law and Article 51 of the UN Charter , Ant. N. Sakkoulas / Bruylant , Athénes , Bruxelles , 2000 .
- DAVIS Elizabeth Van Wie , China and the law of the sea convention , Follow the sea , The Edwin Mellen Press , Lewiston / Queenston / Lampeter , 1995 .
- DUPUY P.-M. , Les grands textes de droit international public , 5e édition , 2006 , Dalloz .
- FRANCIONI F. , Peacetime Use of Force , Military Activities and New Law of the Sea , Cornell International Law Journal, vol. 18 , 1985 .
- FRANCKX E. , Innocent passage of warships : recent developments in US-Soviet relations , Marine Policy , vol. 14 , 1990 , n° 6 .
- FROMAN D. F. , Uncharted waters ; Non Innocent Passage of warships in the Territorial Sea , San Diego Law Review , 1984 , n° 3 .

- GALLERY D. V. , The Pueblo incident , Doubleday & Company , Inc. , Garden City , New York , 1970 .
- GIDEL G. , Le droit international public de la mer , Le temps de paix Tome III , la mer territoriale et la zone contiguë , Paris , Ed. 1981 .
- GRAMMING R. , The Yoron Jima Submarine Incident of August 11980 : A Soviet Violation of the Law of the Sea , Harvard International Law Journal , vol. 22 , n° 2 .
- JIA Bing Bing , The Regime of Straits in the International Law , 1998 , CLARENDON . OXFORD .
- JIN Shao , The question of innocent passage of warships after Unclos III , Marine Policy , 1989 , n° 1 .
- KEYUAN Z. , Innocent passage of warships : the Chinese doctrine and practice , Ocean development and international law , vol. 29 , 1998 , n° 3 .
- LUCCHINI Laurent , Le navire et les navires , dans : Le navire en droit international , Colloque de Toulon , Société Française pour le Droit International , éditions A. pedone , paris , 1992 .
- LUCCHINI L. & VOECKEL M. , Droit de la mer , tome 2 , vol. 2 , pédone , Paris , 1996 .
- MANIN A. , L' échouement du whiskey 137 et le droit de la mer , Annuaire Français de Droit International , vol. XXVII , 1981 .
- MOBLEY R. , « Pueblo : A Retrospective » , Naval War College Review , vol. LIV , n° 2 .

- NGANTCHA FR. , The Right of Innocent Passage and the Evolution of the international law of the sea , Pinter Publishers , London/New York , 1990 .

- O'CONNELL D. P. , The influence of Law on Sea Power , Manchester University Press , Manchester , 1975 .

- O'CONNELL D. P. , Innocent passage of warships , Thesaurus acroasium of the Institute of public International law and International Relations of Thessaloniki , vol. 7 , 1977 .

- O'CONNELL D. P. , The international Law of the sea , vol. I , Clarendon press , Oxford , 1982 .

- QUENEUDEC J. P. , La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises , Annuaire Français de Droit International, vol. XXXI , 1985.

- QUENEUDEC J. P. , Les tendances dominantes du système juridique issu de la convention , dans : Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3e Conférence des Nations Unies , Société française pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone, 1984.

- QUENEUDEC J. P. , Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3e Conférence des Nations Unies , Société française pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone , 1984 .

- RAIGON Rafael Casado , CATALDI Giuseppe et VIGNES Daniel , Le droit international de la pêche maritime , Bruylant , Editions de l'Université de Bruxelles , Bruxelles , 2000 .

- RIPHAGEN W. , Le droit de passage inoffensif après la troisième Conférence , dans : Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3[e] Conférence des Nations Unies , Société française pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone , 1984 .
- ROSENNE Sh. , United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 . A Commentary , vol. V , Martinus Nijhoff Publishers , Dordrecht / Boston / London , 1989 .
- ROUSSEAU Ch. , Revue général de droit international public , tome XLII , 1935 .
- ROUSSEAU Ch. , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXIX , 1985.
- ROUSSEAU Ch. , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXX , 1986.
- ROUSSEAU Ch. , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome LXXXXI , 1987.
- ROUSSEAU Ch. , Chronique des faits internationaux , Revue Générale de droit international public , Tome XCII , 1988 .
- SICILIANOS L.-A. , Les réactions décentralisées à l' illicite . Des contre-mesures à la légitime défense , L. G. D. J. , Paris , 1990 .
- TREVES Tulio , Perspectives du droit de la mer à l' issue de la 3[e] Conférence des Nations Unies , Société française

pour le droit international , Colloque de Rouen , Paris , Pedone , 1984 .

- VIGNES Daniel , Les déclarations faites par les Etats signataire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , sur la base de l' article 310 de cette Convention , Annuaire Français de Droit International, vol. XXIX , 1983.
- VIGNES Daniel , Absence de visibilité sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer , Espaces et ressources maritimes , 1994 , n° 8 .
- WANG L. and PEARSE P. H. , The New Legal Regime for China's Territorial Sea , Ocean development and international law , vol. 25 , 1994 , n° 4 .

ثالثا ــ الوثائق :

1 ــ وثائق الجمعيات العلمية :

- Institut de droit international , Annuaire de l' Institut de droit international , 1894 – 1895 , vol. 13 .
- Institut de droit international , Annuaire de l' Institut de droit international , 1928 , vol. 34 .
- « International Law Association » , Report of the Thirty-Third Conference of the International Law Association , 1924 .
- "International Law Association" , Report of the Thirty-Fourth Conference of the International Law Association , 1926 .

- American Institute of international law project N° 10 national domain , American Journal of International Law , vol. 20 , 1926 , N° Special supplement .
- Harvard law school draft convention on territorial waters , American Journal of International Law , vol. 23 , 1929 , Special supplement .

2 ـ وثائق عصبة الأمم :

- S. D. N. , Liste des points signalés par le Comité préparatoire comme devant être soumis aux Gouvernements , Genéve , Le 15 février 1928 . « Doc. C. 44. M. 21. 1928. V. » , 7 ps .
- S. D. N. , Le Conférence pour la codification du Droit international , Bases de discussion établies par le Comité préparatoire à l' intention de la conférence , Tome II – Eaux territoriales , Genéve , Le 15 mai 1929 . « Doc. C.74. M.39. 1929. V . » , 194 ps .
- S. D. N. , Le Conférence pour la codification du droit international , Rapport de la Deuxième Commission sur la mer territoriale , Rapporteur J. P. A. François , Le 2 mai 1930 . « Doc. C. 230. M. 117. 1930. V. » , 18 ps .
- S. D. N. , Actes de la Conférence pour la codification du droit international. Séances des commissions , vol. III , Procès-verbaux de la deuxième commission , Eaux territoriales , 1930 , « Doc. C. 351(B). M. 145(B). 1930. V. »

- Actes de la Conférence pour la codification du droit international , Séances des commissions , vol. III , Procés-verbaux de la deuxième commission , Eaux territoriales .

3 ـ وثائق لجنة القانون الدولى :

- Yearbook of the International Law Commission , Documents of the fourth session , 1952 , vol. II , United Nations , New York , 1958 .
- Yearbook of the International Law Commission , Documents of the sixth session , 1954 , vol. II , United Nations , New York , 1960 .
- Yearbook of the International Law Commission , Documents of the seventh session , 1955 , vol. I , II , United nations , New York , 1961 .
- Annuaire de la Commission du droit international , Documents de la huitième session , 1956 , vol. II , Nations Unies , New York , 1957 .

4 ـ وثائق الأمم المتحدة :

- U. N. , Legislative Series , Law and Regulations on the Regime of the Territorial Sea , United Nations , New York , 1957 . Doc. ST/LEG/SER. B/6 .
- U. N. , Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer , 7 vols. , Genève , 24 février – 27 avril 1958 .
- U. N. , Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë , 29 avril 1958 , Recueil des Traités , vol. 516 , p. 205 .

- U. N. , Convention sur la haute mer , 29 avril 1958 , Recueil des Traités , vol. 459 , p. 11 .
- U. N. , Résolution 2625 (XXV) de l' Assemblée générale des Nations unies : Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre Etats , conformément à la Charte des Nations Unies , à le 24 octobre 1970 .
- U. N. , Rapport du Comité des utilisations pacifiques du fond des mers et des Océans au-delà des limites de la juridiction nationale , Assemblée général , documents officiels : vingt-huitiéme session , Supplément N° 21 (A/9021) , 6 vols. New York , 1973 .
- U. N. , Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 1973 – 1982 , Documents officiels , 17 vols. , New York , 1975 – 1982.
- U. N. , Convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982 , Dans : Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer , Documents officiels , Doc. A/CONF. 62/122 , 7 octobre 1982 , vol. 17 , New York , 1982 .
- U. N. , The Law of the Sea , National Legislation on the Territorial Sea , the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone , Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea , Office of Legal Affairs , United Nations , New York , 1995 .
- U. N. , Le droit de la mer : Législation nationale concernant la mer territoriale , le droit de passage inoffensif et la zone contiguë , Division des affaires maritimes et du droit de la

mer , Bureau des affaires juridiques , Nations Unies , New York , 1996 .

- U. N. , Le droit de la mer , Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l' Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 , Division des affaires maritimes et du droit de la mer , Bureau des affaires juridiques , Nations Unies , New York , 1997 .

رابعا ـ أحكام محكمة العدل الدولية :

- L' affaire du Détroit de Corfou , Royaume-Uni c. Albanie , Jugement du 9 avril 1949 , C. I. J. Recueil , 1949 .
- C. I. J. Mémoires , Essais nucléaires , Australie c. France , vol. I .
- C. I. J. Mémoires, Essais nucléaires , Nouvelle-Zélande c. France , vol. II .
- Affaire des Essais Nucléaires (Australie c. France) , Arrêt du 20 Décembre 1974 , Cour Internationale de Justice , Recueil des Arrêts , Avis consultatifs et Ordonnances (C. I. J. Recueil , 1974) .
- Affaire des Essais Nucléaires (Nouvelle-Zélande c. France) , Arrêt du 20 Décembre 1974 , Cour Internationale de Justice , Recueil des Arrêts , Avis consultatifs et Ordonnances (C. I. J. Recueil , 1974) .
- Affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci , (Nicaragua c. Etats-unis d'

amérique) , Arrêt du 27 Juin 1986 , Cour Internationale de Jusice , Recueil des Arrêts , Avis consultatifs et ordonnances , 1986 . C. I. J. Recueil , 1986 , p. 135 .

خامسا ـ مواقع الإنترنت :

- http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/regionlist.htm
- http://www.un.org/law/ilc/texts/State_responsibility/responsibilityfra.htm
- http://untreaty.un.org/FRENCH/bible/frenchinternetbible/part/chapterXXI/treaty6.asp.
- American Journal of International Law , vol. 62 , 1968 .

الفهرس

المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي

محمد عبد الرحمن الدسوقي





منشورات الحلبي الحقوقية

فرع أول: بناية الزين - شارع القنطاري - قرب تلفزيون إخبارية المستقبل
هاتف: 364561 (1-961+) هاتف خليوي: 640821 - 640544 (3-961+)
فرع ثانٍ: سوديكو سكوير هاتف: 612632 (1-961+) - فاكس: 612633 (1-961+)
ص.ب. 11/0475 بيروت - لبنان
E-mail: elhalabi@terra.net.lb - www.halabi-lp.com